NYPL RESEARCH LIBRARIES
3 3433 08755963 3

Baumgartner
3-VIG

Baumgartner
VDG

Digitized by Google

# Die

neueſten und vorzüglichſten

# Kunſt-Straßen

über die Alpen.

Die

neueſten und vorzüglichſten

# Kunſt-Straßen

über

# die Alpen.

Beſchrieben auf einer Reiſe durch Öſtreich, Steyermark, Kärnthen, Krain und Tyrol, das Küſtenland und die Lombardie, einen Theil von Piemont und der ſüdlichen Schweiz,

von

**Joſeph Baumgartner,**
k. k. Kreis-Ingenieur des V. U. W. W. in Niederöſtreich.

NEW-YORK

Mit 13 Steindrucktafeln.

Wien, 1834.

Gedruckt bey Ferdinand Ullrich.

E. J.

PUBLIC LIBRARY

# Vorrede.

Es gibt beynahe keinen Theil der bekannten Erde, wohin nicht der Fuß des Europäers gedrungen, und keinen Theil von Europa, von welchem nicht die ausführlichsten Beschreibungen durch talentvolle und wohl unterrichtete Reisende dem Publicum mitgetheilt worden; der wißbegierige Leser lernt daher die entferntesten Völker mit allen ihren Sitten und Gebräuchen genau kennen, ohne seinen Aufenthaltsort zu verlassen, er kann sich ein getreues Bild von den Reitzen der Landschaften bis in die kleinsten Einzelnheiten entwerfen, und kennt alle Pflanzen- und Thiergattungen der verschiedenen Himmelsstriche. Selbst das Innere der Erde ist ihm nicht unbekannt, und die bewunderungswürdigen Bauwerke der Vorzeit bis zu den unbedeutendsten Säulengliedern liegen in Prachtgemählden vor ihm. Vergebens aber suchet er bisher nach einer befriedigenden topographischen und technischen Beschreibung jener Straßen und Wege, welche

den Reisenden zu diesen Schätzen der Natur und Kunst geleitet, und ihm das Aufsuchen und Genießen derselben so ungemein erleichtert haben.

Insbesondere wird der ausübende Baubeamte diesen Mangel an richtigen Beschreibungen der bestehenden Straßen- und Wasserbauwerke um so mehr vermissen, da er die Unzulänglichkeit der reinen Theorie in eben dem Maße erkennen lernt, als sich seine Amtswirksamkeit erweitert und die hiebey vorkommenden Fälle vervielfältigen.

Durch eigene Wahl zum Staatsbauwesen bestimmt, hatte ich bey meiner ämtlichen Stellung bald Gelegenheit, mich von dieser Wahrheit zu überzeugen, und im Drange nach Selbstbelehrung ergriff ich begierig jede Veranlassung, um durch einzelne Reisen die in Oestreich und den anstoßenden Provinzen ausgeführten Bauwerke von Wichtigkeit zu besichtigen, und als ich diese Ausflüge im Jahre 1821 bis nach Triest, Venedig und Verona zu erweitern in die angenehme Lage kam, da lag der Nutzen technischer Reisen in seiner ganzen Größe ausgebreitet vor mir.

Späterhin, im Jahr 1827, wurde mir das Glück zu Theil, diese Reise mit meinem Oheim und Erzieher, dem damahligen k. k. Straßenbau-, nunmehrigen Oberbau-Director und k. k. Rathe, J. Mich. Baumgartner, zu wiederhohlen, und nicht nur über die

Lombardie, sondern auch über einen Theil der Schweiz und Tyrol, mithin in einer lehrreichen Gesellschaft über jene Theile der östreichischen Monarchie und der benachbarten Länder auszudehnen, in welchen in der neuesten Zeit die wichtigsten und berühmtesten Straßenzüge ausgeführt worden sind.

Es wurde nichts unterlassen, um uns zu dieser mit eigenen Mitteln und bloß aus Liebe und Eifer für die anvertrauten Staatsdienste unternommenen Reise gehörig vorzubereiten, und es dürften wenige Schriftsteller, Karten und Manuscripte bestehen, welche nicht zu Rathe gezogen worden. Bey der Reise selbst wurde ein eben so richtiges als ausführliches Tagebuch geführt, alle vorkommenden Bauwerke, Brücken und Canäle an Ort und Stelle gemessen, die Steigungen der Straßen mit der Wasserwage erhoben, und eine große Anzahl von Zeichnungen nach der Natur aufgenommen.

Durch die Gefälligkeit der k. k. Baudirectionen sowohl, als auch der einzelnen Localbeamten erhielten wir wesentlichen Vorschub in unseren Erhebungen, welche ich auf der im Jahre 1830 mit einigen Technikern unternommenen Reise noch durch die Beschreibung und Zeichnung der Straße über den Loibl in Kärnthen und Krain, über den Opchina im Küsten-

lande, und der Ampezzanerstraße im Venetianischen und Tyrol bedeutend erweiterte.

Weit entfernt, eine Drucklegung dieser Resultate zu beabsichtigen, war es meine Privatbeschäftigung, die Ausbeute dieser technischen Reisen zu ordnen, und mittelst Umarbeitung des Tagebuches und der vorzüglichsten Zeichnungen in ein vollständiges Ganzes zu bringen; allein diese Zusammenstellung erhielt nicht nur den Beyfall meiner technischen Freunde, sondern ich wurde auch allenthalben dringend aufgefordert, diese Ausbeute durch die Drucklegung dem Publicum zu übergeben und somit gemeinnützig zu machen.

Die in diesem Werke angegebenen Maßen und Zahlen der Bauwerke, die Beschreibungen der Construction und Beschaffenheit derselben, sind auf eigene und genaue Messungen und Erhebungen an Ort und Stelle gegründet, und indem ich mich auf die reine Darstellung der Thatsachen beschränkte, enthielt ich mich in der Regel eines jeden weitläufigen Urtheiles, theils um dem Scharfblicke des Lesers nicht vorzugreifen, theils aber auch, weil ich mich nicht in die Reihe der allzeit fertigen Kritiker zu drängen wünsche, und weil ein treffendes Urtheil nur dann gefällt werden kann, wenn alle Nebenumstände und Bedingungen vollständig bekannt sind. Dagegen war ich beflissen, die Veranlassung und Geschichte der hergestellten großen Straßenbauten mit

möglichſter Genauigkeit an den Quellen zu erforſchen, und ſowohl Nachrichten über die noch weiteren Anträge einzuziehen, als auch die Nahmen derjenigen Baubeamten aufzunehmen, welche ſich durch die ausgeführten Bauwerke einen gerechten Anſpruch auf die Bewunderung der Mit- und Nachwelt erworben haben.

Endlich werden dem Leſer die eingeſchalteten hiſtoriſchen Notizen und übrigen Abſchweifungen von der rein techniſchen Richtung als eine Zugabe und Schmückung um ſo willkommener ſeyn, als ſie die Einförmigkeit der Baubeſchreibungen unterbrechen, und den Verzierungen gleichen, mit welchen der Architekt die einförmigen Maſſen des Gebäudes ſchmückt.

Die aus einer großen Zahl ausgewählten Zeichnungen dürften die Deutlichkeit der Beſchreibungen weſentlich unterſtützen, und ich hielt es für zweckmäßig, mich hiebey nicht, wie bey Lehrbüchern, auf die kahle Darſtellung des Gebäudes zu beſchränken, ſondern auch die nächſten Umgebungen anzuzeigen, da hiedurch die Begriffe an Vollſtändigkeit gewinnen, und es von hohem Intereſſe iſt, die Localſchwierigkeiten kennen zu lernen, mit welchen der Bauführer bey dem Entwurfe und der Ausführung zu kämpfen hatte, und deren Ueberwindung nicht ſelten eine höhere Bewunderung als das hergeſtellte Bauwerk in Anſpruch nimmt.

Nur der gänzliche Mangel techniſcher Beſchreibun-

## Fünfter Abschnitt.

### Ueber den Splügen an den Como-See.

Seite

Erstes Capitel: Von Dorf Splügen bis Isola . . 238
Zweytes Capitel: Von Isola nach Chiavenna und dem Como-See . . . . 250

## Sechster Abschnitt.

### Von dem Como-See über das Stilfser-Joch.

Erstes Capitel: Von dem Como-See durch das Veltlin nach Bormio . . . . 264
Zweytes Capitel: Von Bormio über das Stilfser-Joch nach Mals . . . . 274

## Siebenter Abschnitt.

### Von Mals nach Wien.

Erstes Capitel: Von Mals bis Innsbruck . . 299
Zweytes Capitel: Von Innsbruck nach Salzburg . 310
Drittes Capitel: Von Salzburg nach Wien . . 318

# Erster Abschnitt.

# Von Wien nach Triest.

## Erstes Capitel.

### Von Wien nach Grätz.

#### 1.

Es war am 20. May 1827, als wir, obschon gering, doch zweckmäßig ausgerüstet, endlich jene Reise nach Italien antraten, welche schon seit Jahren der Gegenstand unserer feurigsten Wünsche und Hoffnungen war.

Reges Leben herrschte bereits in den Straßen der Stadt und der Vorstädte, Tausende von Fußgängern, im Sonntagsschmucke, eilten, den heutigen schönen Tag mit ihren Familien auf dem Lande zu genießen, und ganze Reihen von Fuhrwerken aller Art, waren bis zur Überlastung mit Menschen von verschiedenem Range, Geschlechte und Alter angefüllet, wie sie sich eben durch Zufall zur Erreichung eines gemeinschaftlichen Reisezieles zusammen fanden.

Angelangt auf der sanft ansteigenden Anhöhe, auf welcher die Spinnerinn am Kreuze, dieses herrliche gothische Denkmahl, pranget, übersahen wir noch einmahl die weit ausgebreitete Hauptstadt mit all ihren Kuppeln, Palläſten und Häusermassen, aus deren Mitte und hoch über alle sich der altergraue St. Stephansthurm bis zur Höhe von 432 Fuß erhebt. Schimmernd in der Morgensonne, wälzte sich das Silberband der majestätischen Donau zwischen üppigen Auen in die unabsehbare

Ebene des Marchfeldes hinab, in dessen grauer Ferne die ungarischen Gebirgsketten sichtbar wurden.

Nochmahls Abschied nehmend von dem heimathlichen Boden, fuhren wir die Anhöhe hinab, von der sich eine herrliche Aussicht über das mit Ortschaften reich bedeckte Land, über die mit Weinbergen, Schlössern und Landhäusern besetzte Gebirgskette und den fernen Osten hin eröffnet.

## 2.

Außerhalb des großen Dorfes Inzersdorf durchschneidet die 5 Klafter breite, und streckenweise mit Grundlage versehene Poststraße jene prachtvolle Kastanien-Allee, welche die kaiserlichen Lustschlösser Schönbrunn und Laxenburg verbindet, und bald ist die erste Poststation in dem weitläufigen Marktflecken Neudorf erreichet, vor welchem eine Straße rechts nach Mödling ablenket, das durch sein eisenhältiges Mineralbad und durch seine anmuthige Umgebung seit einigen Jahren zu einem der besuchtesten Sommeraufenthalte der Bewohner Wiens geworden ist.

## 3.

In einem sanft wechselnden Gefälle führt die Poststraße zwischen fruchtbaren Feldern, und übersetzt mit einer hoch gespannten Bogenbrücke den 5 Klafter breiten, 4 ½ Fuß tiefen Neustädter Schifffahrts-Canal, welcher in seiner gegenwärtigen Beschaffenheit von der Hauptstadt bis an die außerhalb Neustadt befindliche ungarische Gränze führt, in dieser Länge von 8 Meilen 52 Schleußen mit einem gegen Wien geneigten Gefälle von 312 Fuß angelegt ist, und den Transport von Brennholz, Steinkohlen und Baumaterialien zur nächsten Bestimmung hat. Angefangen im Jahre 1797 von einer Privat-Gesellschaft, übernahm der Staat alsbald seine Fortsetzung und Vollendung unter der Leitung des k. k. Obersten v. Maillard, und späterhin des nunmehrigen k. k. Hofbauraths-Directors J. Schemmerl Ritter v. Leythenbach, und derselbe dürfte durch die Fortsetzung bis Ödenburg und an die Meeresküste für den Warentransport noch bedeutenderen Nutzen gewähren.

## 4.

Der große Markt Traiskirchen winkte uns bereits mit seinem schlank und zierlich gebauten Kirchthurme entgegen, als sich abermahls ein Seitenarm der Straße gegen die rechts gelegene Stadt Baden ausästete. Auch wir folgten im Gedanken den zahlreich dahin eilenden Kutschen nach, begleiteten sie in diesen reinlichen, schon zur Zeit der Römer durch seine heißen Schwefelquellen bekannten Badeort, und ergötzten uns an den mannigfaltigen Reitzen des freundlichen Thales mit der prachtvollen Weilburg und den geschichtlich merkwürdigen drey Burgruinen Rauchenstein, Scharfeneck und Raucheneck.

Unsere Aufmerksamkeit wurde aber bald von den großen Spinn-Fabriken in Anspruch genommen, welche schon aus ihrem bedeutenden Umfange einen ausgedehnten Betrieb entnehmen lassen, wie denn überhaupt der mit Flüssen und Bächen vortheilhaft durchschnittene Kreis Unter-Wienerwald seit drey Decennien einen hohen Aufschwung im Fabrikswesen gewonnen hat.

So wie bey Ginselsdorf, führt auch außerhalb Solenau eine Seitenstraße in das Gebirge, an dessen Eingange die weitläufigen Anstalten des k. k. Raketen-Corps angelegt sind, und längs der Poststraße steht in der wohlhabenden, und eben so großartig als zweckmäßig angelegten Ansiedlung ein lebendiges Denkmahl der erhabenen Gesinnungen von weiland der Kaiserinn Maria Theresia, die 1763 aus einem öden Steinfelde ein bedeutendes Dorf mit der üppigsten Cultur entstehen hieß, dessen Nahme sein höchster Stolz ist.

## 5.

Die geradlinige und mit Bäumen besetzte Straße führt von Theresienfeld in das nahe Wiener-Neustadt, eine regelmäßig gebaute Stadt, im Mittelalter häufig die Residenz der Beherrscher Östreichs, und durch ihre stets treue Anhänglichkeit an den Landesfürsten von mächtiger Einwirkung auf die Geschichte des Landes und der Hauptstadt. Gegenwärtig zählt diese allezeit getreue Stadt 9000 Einwohner, und ihr durch die

Zeitereigniſſe zwar verringerter Wohlſtand hat durch die vortheilhafte Lage für den Productenverkehr des Gebirges mit dem nahen Ungarn, ferner durch die hier beſtehenden großen Anſtalten, nähmlich die k. k. Militär-Akademie mit 5- bis 600 Cadeten und das k. k. Raketen- oder Feuerwerks-Corps, ſo wie auch durch den Schifffahrts-Canal, mehrere bedeutende Fabriken, und die Vereinigung vieler Haupt- und Nebenſtraßen immer noch feſte Grundlagen.

Eine dieſer Straßen führt über den Leytha-Fluß, welcher hier die Gränze mit Ungarn bildet, nach Ödenburg, eine zweyte in das Gebirge, wo ſich ihre beyden Richtungen über Krumbach nach Ungarn, und über Aſpang und den Möſelberg nach Steyermark ziehen; die Hauptſtraße aber durchſchneidet das Steinfeld in einer vollkommen geraden Linie, und führt an der mit Säulen und Aufſchriften bezeichneten Baſis der Meſſungen Lisganigg's vorüber, bis zur nächſten Poſtſtation in Neunkirchen, wo ſie den Schwarza-Fluß mit einer hölzernen Jochbrücke überſetzt.

## 6.

Dieſer Fabriksort liegt am Schluſſe der großen Ebene, welche ſich über Neuſtadt bis Bruck an der Leytha hinab erſtrecket, und die unverkennbarſten Spuren eines einſtmahligen Landſees in ſich trägt, ſo wie auch am Eingange eines breiten Thales, durch welches ſich die Poſtſtraße bis nach Schottwien an den Fuß des Semring wie ein weißes Band auf grünem Teppiche hinſchlängelt. Die üppige Vegetation der reichlich bewäſſerten Wieſen, die Weingärten am Abhange der waldbedeckten Bergketten und die zahlreichen Ortſchaften, Schlöſſer, Eiſenhämmer und Bauernhöfe geben dieſer Landſchaft einen hohen Reitz, der durch die Ausſicht auf den nahen Schneeberg und das Perſpectiv in die Seitenthäler noch ungemein erhöht wird.

Das herrſchaftliche Schloß in Gloggnitz pranget auf einer ſanften Anhöhe und beherrſchet ſtolz den Eingang in das Thal nach Reichenau, das wegen ſeinen lebhaft betriebenen Schmelz-

und Eisenwerken und der bedeutenden Holzschwemme auf dem Schwarza-Flusse, so wie auch in seiner weiteren Fortsetzung besucht zu werden verdient, da sich hier die schauerlichsten Naturschönheiten entwickeln, und nicht nur die nach fünfjähriger Arbeit gegenwärtig vollendete Felsengallerie von 1210 Fuß in der Länge, sondern auch die unter meiner Leitung ausgeführte Kunststraße nicht ohne technischen Werth ist.

Gegen Schottwien verenget sich das Thal immer mehr, hohe Felsenwände thürmen sich auf, und bey Schottwien scheint jeder Ausweg verschlossen, und durch die Veste Klamm verwehret; doch eine Wendung um ein Felseneck, und man ist in diesem Marktflecken, der sich in einer engen Felsenschlucht gegen den Semring erhebt.

## 7.

Bis zu diesem Gränzorte des Erzherzogthums Östreich durchläuft die Poststraße durchaus das ebene Land und die Gebirge ohne bedeutender Veränderung des Gefälles in der Normalbreite von 5 Klafter, die in der Nähe der Hauptstadt bey der zunehmenden Frequenz des Fuhrwerkes noch an beyden Seiten der Fahrbahn durch 7 Fuß breite Bermen vergrößert wurde, um auf diesen 9 Zoll vertieften Absätzen das Schottermateriale ohne Nachtheil für die Fahrenden aufstellen zu können. Dieses besteht größtentheils aus Grubenschotter, und muß durch Menge sowohl seine schlechte, unhaltbare Beschaffenheit, als auch den Mangel eines Grundbaues und einer kunstmäßigen Anlage der Straße ersetzen.

Über die Frequenz des Fuhrwerkes gewähren die Resultate der mit gutem Erfolge bestehenden Verpachtungen der Wegmäuthe den richtigsten Maßstab, da sich gegenwärtig das Mautherträgniß zu Schottwien zu jenem in Neudorf bey gleichen Tariffen wie 1 : 10 verhält. Wie alle, so ist auch diese Straße in Stationen von 2000 Klafter und Unterabtheilungen von 250 Klafter eingetheilt, und mit hölzernen Säulen bezeichnet, wornach die Entfernung von der Linie Wiens bis

an die Landesgränze 44,495 Klafter, oder 11 $^{1}/_{8}$ Meilen beträgt.

## 8.

Unmittelbar an dem oberen Thore von Schottwien erhebt sich der Semring wie eine mächtige Scheidewand zwischen den beyden Provinzen Östreich und Steyermark, die Straße windet sich am nördlichen Abhange mit gähen Steigungen hinauf, welche streckenweise 10, 12 bis 14 Zoll für eine Currentklafter erreichen. Ungefähr nach zwey Drittheilen der erstiegenen Höhe läuft sie eine Strecke eben, und senket sich sogar zur gemauerten Mörtenbrücke hinab, durch welche eine tiefe Felsenschlucht übersetzt wird, um von neuem in einer steilen Steigung den noch übrigen Theil dieser Einsattlung des Kahlengebirges zu erklimmen. Hier eröffnet sich eine herrliche Aussicht über die Felsenschluchten von Schottwien und die schöne Wallfahrtskirche Maria-Schutz, über die Gebirgskette bis hinaus gegen Neustadt und das Steinfeld, so wie gegen den Schneeberg hin, der sich imposant zur Linken erhebt.

Ehemahls kaum für Karren befahrbar, erhielt diese Straße unter der Regierung Kaisers Carl VI. durch die Stände Steyermarks die gegenwärtige Gestaltung, und dieß wurde durch ein auf der Bergebene errichtetes prachtvolles Denkmahl der Nachwelt kund gemacht. Doch was das damahlige Zeitalter zur Bewunderung hinriß, erscheint dem gegenwärtigen als Gebrechen, da besonders die Mittel zum gegenseitigen Verkehre seit dieser Zeit zur großen Vollkommenheit gediehen sind, und daher stets größere Anforderungen an den Straßenban gestellt werden.

Bey den großen Vorspannskosten (da gewöhnlich die Bespannung auf das Doppelte, zuweilen auch auf das Dreyfache vermehrt werden muß, und gegenwärtig für ein Paar Pferde nebst dem Trinkgelde auf 1 fl. 15 kr. C. M. festgesetzt ist), so wie auch bey den wiederhohlten Unglücksfällen, die sich jährlich ereignen, ist eine neue zweckmäßigere Anlage schon längst zum Bedürfnisse geworden.

Nach einem von der n. ö. Bau-Direction deßhalb vorgelegten Antrage soll die neue Straße durchaus nur eine Steigung von 3 Zoll in jeder Currentklafter, eine Breite von 30 Fuß, gepflasterte Gräben und Mörtelmauerwerk für die Stützmauer nebst Geländersäulen, für den Straßenkörper aber eine Höhe von 1 ½ Fuß an Grund- und Decklage erhalten, wozu das vorhandene Kalkgebirge ein geeignetes Materiale darbiethet. In 6 Mahl zurückkehrenden Wendungen wird die neue Anlage über die sanft abgedachten Acker- und Wiesengründe die Felsenschluchten oberhalb der Mörtenbrücke erreichen, und sie mit zwey gemauerten Brücken übersetzen, wovon die erste, soll dieses Werk seinem Zwecke vollkommen entsprechen, 60 Fuß zur Länge und 111 Fuß zur Höhe erfordert. Von diesen eben so schroffen, als unausweichbaren Felsenschluchten wird der neue Straßenzug längs des steil geböschten Bergabhanges bis auf den Übergangspunct fortgesetzt, und hier eine Höhe von 3140 Fuß über der Meeresfläche, und 1266 Fuß über dem oberen Thore von Schottwien mit einer Länge von 5800 Klafter erlangen.

Bey diesem großartigen Antrage wird diese Bergstraße nicht nur dem lebhaften und wichtigen Handelsverkehre eine bedeutende Erleichterung gewähren, sondern auch der gegenwärtigen Stufe der Straßenbaukunde angemessen, vor allem aber noch ein bleibendes Denkmahl der wohlthätigen Regierung Sr. Majestät des Kaisers seyn.

## 9.

So grotesk die nahen Bilder des Semring an der östreichischen Seite, eben so freundlich und lachend sind die Ansichten, welche sich von diesem Scheitelpuncte an der steyerischen Seite bis gegen Mürzzuschlag dem forschenden Auge darstellen; die mäßig hohen Berge sind mit Tannen-, Fichten- und Lerchenwaldungen bedecket, weiter abwärts mit emsig cultivirten Äckern, am untersten Theile aber mit den üppigsten Wiesen zwischen schönen Baumgruppen besetzet, und gewähren durch ihre

schönen Farbenmischungen dem Reisenden eine angenehme Beschäftigung, der im Anblicke dieser reitzenden Gegend schnell nach Mürzzuschlag gelanget.

Von dem Scheitelpuncte des Semring senket sich die Straße anfänglich mit einem Gefälle von 5 bis 9 Zoll, bis zu dem Orte Steinhaus hinab, und erfordert ebenfalls eine neue Anlage, welche in der flachen Abdachung eine wesentliche Begünstigung finden wird, und von der steyermärkischen Bau-Direction bereits projectirt worden ist. Sodann vermindert sich das Straßengefälle dergestalt, daß es mit streckenweisen Verbesserungen wohl füglich beybehalten werden könnte.

## 10.

Schon von ferne verkündet das geschäftige Hämmern die Thätigkeit in den hiesigen Eisen- und Sensenwerken, und die Lebhaftigkeit, die in diesem Marktflecken herrschet, wird noch durch die Commerzialstraße vermehrt, welche von hier längs dem Mürzflusse aufwärts in ein Seitenthal nach den weitläufigen Ärarial-Eisenwerken in Kapellen und Neuberg, in der weiteren Fortsetzung aber zwischen den mannigfaltigsten Naturschönheiten und imposantesten Aussichten über Steyermarks Hochgebirge, über das Niederalpl nach dem kaiserlichen Eisen-Gußwerke und dem berühmten Wallfahrtsorte Maria-Zell führet. Von Mürzzuschlag folget die Straße dem raschen Laufe der Mürz in größerer oder kleinerer Entfernung durch das breite Mürzthal mit seinen schön gruppirten Nadelwäldern, Äckern und mit Hecken umfangenen Wiesen, zerstreuten Bauernhöfen, Schlössern und großen Ortschaften. Das Thal erweitert sich zu einer ansehnlichen Breite und gewährt dem Auge das Bild der üppigsten Fruchtbarkeit und thätigsten Industrie.

Überrascht von dem Anblicke der beschneyten Schneealpe, kamen wir in dem Postorte Krieglach an, und fanden die Straße nicht nur mit einer reinen Convexität, und ebenen Fahrbahn wohl erhalten, sondern auch mit Kalkschotter aus

der nahen Mürz reichlich versehen, so zwar, daß der Zwischenraum dieser Vorrathshaufen nur einen Fuß beträgt.

## 11.

Die Eintheilung der Straße wird von der Hauptstadt Grätz gerechnet, und besteht ebenfalls in Stationen von 2000 Klafter mit Beyfügung der Meilenzahl, und in 250 Klafter langen Unterabtheilungen, zu deren Bezeichnuug auch hier hölzerne Säulen verwendet werden, wornach sich demnach bis zur östreichischen Gränze eine Länge von 13 $^1/_2$ Meilen ergibt. Auf gleiche Art ist auch, wie in Östreich, für eine jede Station ein Einräumer zur Besorgung der gewöhnlichen Straßenarbeiten aufgestellt, und wohnt gewöhnlich in besonders hierzu an der Straße erbauten Ärarial-Häusern, welche mit Tafeln bezeichnet sind. Die älteren hiervon bestehen aus Holzwänden und Breterdächern, und haben diese Bauart mit den Bauernhöfen dieser Gegeud und von ganz Steyermark gemein, bey welchen überdieß noch weit vorspringende Dachgiebel und herumlaufende Gallerien eben so charakteristisch als zur Trocknung und Aufbewahrung der Feld- und Gartenfrüchte sehr zweckmäßig erscheinen.

## 12.

Die Äcker und Wiesengründe zeugen hier von emsiger Bearbeitung; jeder, auch der kleinste Theil ist beurbart, und man bemerket keine zur allgemeinen Viehweide bestimmten leeren Plätze, welches, nebst den vielen Kleefeldern, ein kräftiger Beweis von einer höheren Stufe der Cultur ist.

Demungeachtet muß in diesen Gegenden der Bedarf an Getreide, besonders für die zahlreichen Eisenwerke, durch Einfuhren aus Ungarn, Östreich und Untersteyer gedeckt werden; dagegen wird in dem Mürzthale ein ausgebreiteter Viehhandel getrieben, da den schönen und nutzbaren Mürzthaler Kühen allenthalben selbst der Vorzug vor dem Schweizer und Tyroler Schlage eingeräumt wird.

In Steyermark werden die Kühe auch zum Zuge ver-

wendet, hierbey aber anstatt der in Östreich und Ungarn üblichen Joche die Kumeten und Stricke, so wie bey Pferden, gebraucht, wodurch den Thieren die freye Bewegung des Kopfes nicht gehemmt, und daher auch ein schnellerer Gang derselben erzielt wird, weßhalb diese Bespannungsart allenthalben Nachahmung verdienet.

## 13.

Außerhalb des kleinen Dörfchens Wartberg zeigt sich am Bergabhange das schöne Schloß Lichtenegg mit einer Brücke über die Mürz; bald darauf verenget sich das bisher breite Thal und gewährt kaum noch Raum für den Fluß und die Straße, welche hier bey einer scharfen Krümmung dem Anfalle des Wassers ausgesetzt, aber durch Weidenpflanzungen und Flechtwerke in bedeutender Länge dagegen geschützet ist.

Das Thal gelanget bald wieder zur vorigen Breite, man erblicket den ziemlich großen Markt Kindberg mit seinem weitläufigen, schönen Schlosse auf der nahen Anhöhe; in der breiten Hauptstraße des Marktes sprudelt eine stets fließende Wasserleitung in offenen Rinnen und mehreren Röhrbrunnen.

Gegen das nahe Mürzhofen, in welchem die wenigen und unansehnlichen Häuser außer dem Postenwechsel nichts Bemerkenswerthes darbiethen, eröffnet sich gegen den Calvarien- und Georgenberg und die fernen Gebirge mit den mannigfaltigen Kirchen- und Schloßthürmen eine entzückende Aussicht. Bey dem Georgenberge ist die Straße gegen den heftigen Anfall der reißenden Mürz durch eine lange Steinmauer geschützt, und diese mit der Jahrszahl 1824 bezeichnet.

Vor dem Dorfe St. Marein ist ein großes Depot für das kaiserliche Fuhrwesen aufgestellt, und seitwärts das schöne Schloß Michelshain; die Gegend ist durchaus ein freundliches fruchtbares Thal, und vor dem Markte Karpfenberg pranget auf einem spitzigen Kegelberge das alte und an der Straße das neue Schloß des Grafen Stubenberg; der Garten ist mit gemauerten Pfeilern umgeben, auf denen die possirlichsten Karrikaturen grimmige Gesichter schneiden.

In einiger Entfernung von Karpfenberg tritt die Mürz bis an den Fuß des Gebirges, die Straße ist daher in bedeutender Erhöhung geführt, und mit Steinmauern versichert; nicht weit davon erblicket man das alte, verfallene Schloß Landskron, und bald auch die Stadt Bruck an der Muhr, wo das Gasthaus zum Strauß eine gute Unterkunft gewährt.

## 14.

Auf dem regelmäßigen großen Hauptplatze ziehen einige alte Gebäude mit Bogengängen und Marmorsäulen die Aufmerksamkeit auf sich, in den regelmäßig angelegten Seitengassen zeigen sich jedoch nur unansehnliche Häuser; im Ganzen hat das Städtchen ein düsteres Ansehen, und läßt vor Allem eine Verbesserung seines aus runden Steinen bestehenden Straßenpflasters wünschen.

Bruck ist der Sitz eines Kreisamtes und hat eine vortheilhafte Lage, sowohl an der Vereinigung der Mürz mit der schiffbaren Muhr, als auch an dem Zusammentreffungspuncte der beyden Hauptstraßen, wovon die eine über Grätz nach Triest, und die andere über Klagenfurt nach Mailand, oder mittelst eines Seitenzweiges über Eisenerz nach Salzburg die Richtung nimmt, und war daher in älterer Zeit stets von hoher Wichtigkeit.

## 15.

Die Richtung nach Grätz einschlagend, gelangten wir unmittelbar an dem Stadtthore mittelst einer hölzernen 42 Klafter langen Brücke mit 6 Mitteljochen auf das rechte Ufer der Muhr, welche sich bey dieser Brücke in einem rechten Winkel mit der brausenden Mürz vereiniget. Die Brücke hat gemauerte Landjoche und bedeckte Tragbalken mit starken eisernen Ketten für die Durchzüge, an den concentrisch geschlagenen Joch-Pilotten aber sind die Ruthen nach der Diagonale befestiget.

Von Bruck angefangen, verenget sich das Muhrthal, die Berge werden höher und schroffer, die dichten Wälder reichen

bis an den Fluß herab, und geben der Gegend einen düsteren, unheimlichen Charakter, welchen das neue Schloß Berneck und das Dorf Röthelstein mit seinem neu erbauten Posthause nur wenig zu mildern vermögen.

Die Straße verschmälert sich streckenweise, und wird bey der tiefen Lage häufig von der Muhr, an deren Ufer sie sich stets fortschlängelt, überschwemmt, wie sich auch gegenwärtig noch Spuren des erst vor wenig Tagen zurück getretenen Hochwassers vorfanden.

## 16.

Bey Röthelstein, in dessen Nähe sich hohe Felsenwände aufthürmen und merkwürdige Höhlen zeigen, befindet sich nahe am Wege ein neu eröffneter Steinbruch, in welchem aus dem bläulichen Sandsteine schöne Platten, Stufen und Pflastersteine verfertiget werden.

Unmittelbar bey dem Markte Fronleithen mit breiter, regelmäßiger Straße, mehreren ansehnlichen Wohngebäuden, Ringmauern und Thoren, führt eine hölzerne Brücke mit 7 Mitteljochen in gewöhnlicher Bauart an das jenseitige Ufer des Flusses, und das Thal breitet sich zu einer ansehnlichen Fläche aus, welche durch mehrere alte und neue Schlösser eine angenehme Abwechslung erhält, wovon Pfannberg mit seiner kunstreich geschnittenen Fichten- und Kastanien-Allee die Aufmerksamkeit besonders fesselt.

## 17.

In Betrachtung dieser schönen Landschaft wird der Weg bis zur nächsten Poststation auf der gut erhaltenen Straße schnell zurück gelegt, doch hier schließet sich das Thal mit einer senkrechten Felsenwand, gegen welche der Fluß mit voller Kraft ankämpfet; hier ist ihm der Raum für die Straße in einer Länge von mehr als 150 Klafter durch Steinmauern und Felsensprengung abgerungen, doch gefiel es dem bekannten Fußreisen-

den J. Kyselack, auch diese Naturschönheit, wie viele andere, mit seinem Nahmen zu bezeichnen.

In den Umgebungen Peggau's, wo die Straße durch das Wirths- und Posthaus bis auf 2 Klafter verengt wird, finden sich in den Kalkfelsen viele große Höhlen von verschiedener Tiefe und Ausdehnung, am rechten Ufer der Muhr aber gewahrt man das silberhältige Bergwerk von Feistritz.

## 18.

Hinter Peggau breitet sich das Thal in eine weite Ebene aus, in der sich eine vorzüglich emsige Begrbeitung der Felder und eine üppige Vegetation wahrnehmen läßt; in weiterer Entfernung pranget die Wallfahrtskirche Straßengel auf dem waldbedeckten Hügel, und in blauer Ferne erheben die Hochalpen von Obersteyer ihre schneebedeckten Kuppen. Nahe an der Straße ist zur Einleitung des Wassers in den Mühlbach eine Schöpfbuhne von gezimmerten Balken in den Fluß eingebaut, welcher hier aus den engen Fesseln der Felsenufer tretend, auf die unverwahrten Ufer und fruchtbaren Gründe zerstörend einwirket; er theilt sich hier in mehrere Seitenarme, und die angehäuften Sandbänke gefährden in eben dem Maße die Schifffahrt, als sie die Uferbrüche befördern, weßhalb man so eben mit der Abschließung eines Seitenarmes durch Faschinenwerke beschäftiget war.

Dem Laufe des Flusses folgend, führet die Straße bald zur Weinzettelbrücke, welche in der landesüblichen Bauart gegen einen Mauthbezug von dem Grafen Attems unterhalten wird, und in dem linken Landjoche mit einem hölzernen, schief stehenden Wehr in Verbindung steht, welches den Mühlwerken der Hauptstadt das nöthige Wasser zuleitet, und bey seiner geringen Höhe überdieß noch in der Mitte einen schleußenähnlichen Einschnitt für den Durchgang der Fahrzeuge hat.

## 19.

In geringer Entfernung von dieser Brücke endiget das

Thal, und dem erstaunten Reisenden eröffnet sich nun eine große Ebene, mit dem prachtvollen Anblicke der Hauptstadt Grätz mit ihrem Schloßberge; seine Blicke schweifen umher und ergötzen sich an den mannigfaltigen Reitzen dieser schönen Landschaft, in der die natürliche Fruchtbarkeit des Bodens noch durch emsige Pflege erhöht wird. Längs der Straße sind die Ackergründe größtentheils mit lebendigen Hecken eingefriedet, und entzückt über die freundliche Lage von Grätz, aus dessen Mitte der Schloßberg schirmend empor steigt, hatten wir die äußere Linie erreicht, bald auch die langen Reihen von Gemüsegärten zurück gelegt, und waren nun in der Muhrvorstadt angelangt, in deren gut gepflasterter langen Hauptstraße sich mehrere ansehnliche Häuser zeigen. Diese Vorstadt ist mit der inneren Stadt durch zwey Brücken über den Fluß verbunden, wovon die eine bey einer Länge von 36 Klafter ein finsteres Dach und viele Kaufmannsläden trug, durch eine späterhin erfolgte große Anschwellung der Muhr wurde sie jedoch zerstört, und an deren Stelle nebst mehreren anderen Projecten auch eine Kettenbrücke mit Hinweglassung der Kaufmannsbuden in Antrag gebracht, welche bey der vorhandenen sehr beengten Localität und den niedrigen Ufern nicht nur große Vortheile gewähren, und die gefahrvollen, düsteren Buden beseitigen, sondern auch der Hauptstadt eines Landes entsprechen würde, in welchem Eisen das Haupterzeugniß ist.

---

## Zweytes Capitel.

### Von Grätz nach Laibach.

#### 1.

Es gehört nicht in den Plan dieses Werkes, eine ausführliche Beschreibung der Städte zu liefern; ich beschränke mich deßhalb bloß auf die kurze Angabe der zu Grätz erst in neuester

Zeit entstandenen Verbesserungen und Anstalten. Unter diesen zogen die Verschönerungen an dem Glacis und die in mehreren Gassen hergestellten Fußwege von großen Steinplatten, die sich zuweilen bis zur Größe einer Quadratklafter ausdehnen, sogleich unsere Aufmerksamkeit auf sich; nicht minder sind auch an den Verschönerungen und Gartenanlagen auf dem Schloßberge seit wenigen Jahren bedeutende Fortschritte zu bemerken, und eben so mußte auch das neu erbaute Theater überraschen, welches an der Stelle des abgebrannten von den Ständen Steyermarks der Kunst und dem Vergnügen gewidmet wurde. Beyde Fronten sind im einfachen Style zwey Stockwerke hoch, die Vorsäle erscheinen als eine zweckmäßige Nachahmung der Theater Italiens, und insbesondere für jene in Wien empfehlenswerth; der innere Saal hat eine halbrunde Gestalt mit vier Stockwerken, und in jeder der zwey unteren Reihen 22 Logen. Das durch die Huld Sr. k. k. Hoheit des Erzherzogs Johann und der Stände gegründete Joanneum hat seine zahlreichen Sammlungen der steyermärkischen Natur- und Kunstproducte seit wenigen Jahren bedeutend vermehrt und besonders durch inländische Eisenerzeugnisse vergrößert, das Wirken dieses National-Institutes erstrecket sich nun auch auf die Unterstützung und Aufmunterung verschiedener Zweige der Industrie, vorzüglich der Eisenwerke, und sein Lese-Cabinet hat sich bereits auf eine sehr bedeutende Zahl der bekanntesten Zeitschriften ausgedehnt.

In Grätz vereinigen sich die Poststraßen von Wien und Triest mit der, welche über Fürstenfeld nach Ungarn führt, und in der ersten Poststation Gleystorf jene aufnimmt, welche zur näheren Verbindung von Grätz und Wien in der Richtung über Hartberg nach Neustadt größtentheils hergestellt, oder in der Ausführung begriffen ist, und in Östreich über den Möselberg führt, der im Jahre 1826 in seiner senkrechten Höhe von 1364 Fuß ebenfalls eine neue Straßenanlage nach dem Steigungsgesetze von vier Zoll auf die Currentklafter unter meiner Leitung erhielt.

## 2.

Wir verließen das schöne und freundliche Grätz am 23. May Nachmittags, und rasch ging es über die von Gebirgen umschlossene Ebene gegen den ersten Postort Kalstorf, in einiger Entfernung von dem rechten Ufer der Muhr, welche sich hier zwischen üppigen Auen in mehrere Arme theilet. Bey dem nächsten Marktflecken Wildon nähern sich die beyden Gebirgsketten dem Flusse, die Straße ersteigt durch diesen am Abhange erbauten Markt nach und nach eine nicht unbedeutende Anhöhe, und indem sie am Ende desselben einer Senkung des Abhanges folget, erhebt sie sich sodann auf eine noch größere Anhöhe, von welcher sie sich in sehr sanftem Gefälle nach dem zweyten Postorte Lebring hinab schlängelt.

Zur Verbesserung dieses steigenden und fallenden Straßenzuges ist die Verminderung des Gefälles auf drey Zoll angetragen und genehmiget worden, da die gänzliche Umgehung dieses Hügels wegen Unhaltbarkeit der Berglehne und den Angriffen der Muhr nicht rathsam schien.

Bey Lebring erweitert sich die Gegend abermahls in eine weite, fruchtbare Ebene, umgeben von sanft ansteigenden Gebirgen, auf welchen zahlreiche Kirchen und Schlösser zwischen emsig cultivirten Anlagen sich erheben.

Angenehm beschäftiget mit Betrachtung dieser wechselnden Ansichten, gelangt man nach einer Stunde zur Landschachbrücke über die Muhr mit 11 Wasserjochen und der gewöhnlichen Construction; hier folget die Straße in geringer Entfernung dem Laufe des Flusses, der erst vor wenigen Tagen die anliegenden Grundstücke weit überschwemmt hatte, welches auch unterhalb Lebring mit einem Theile der Straße der Fall war, wo überdieß der Fluß mit einem langen Schutzdamme von dem Ufer abgewiesen wurde.

Die Muhr soll schon seit langer Zeit keinen so hohen Stand erreicht haben, der jetzt vorzüglich durch das plötzliche Schmelzen der großen Schneemassen in den Hochgebirgen von

Oberſteyer herbeygeführt wurde; allein wenige Wochen darnach, als wir dieſe Gegenden verließen, erzeugten anhaltende Regen einen noch höheren Waſſerſtand und verurſachten nicht nur die Zerſtörung der Brücken und einiger Häuſer in Grätz, ſondern ſperrten auch die Communication in dem Muhr- und Mürzthale dergeſtalt, daß alle Fuhrwerke, ſelbſt Eilwägen und Trieſter Frachtwägen, von Grätz über Hartberg und den Möſelberg nach Wien die Richtung nehmen mußten.

## 3.

Von der Landſchachbrücke führte die Straße in der bisherigen Richtung nach dem Markte Ehrenhauſen, und zwar abermahls mit einer Brücke über die Muhr, welche jedoch gedeckt und auf drey Quaderjochen mit künſtlichen Strebewerken hergeſtellt iſt, übrigens aber auch von dem Grafen Attems unterhalten wird.

Hier trennte ſich die Straße von der Muhr, welche von Bruck bis hieher unſere Begleiterinn war, und jetzt die Richtung gegen Ungarn nimmt, die Straße aber erhob ſich bey dem Poſthauſe auf den hohen Platſchberg, Anfangs mit mäßiger Steigung, ſodann aber in mehrmahls wechſelnden Richtungen ſteil auf den Uebergangspunct.

Hier eröffnet ſich eine herrliche und weite Ueberſicht über die nahen und fernen Gegenden, denn weit hinaus über die zur Linken ſich erhebenden Berge und Thäler ergötzet ſich das Auge an den mannigfaltigen Windungen der Muhr und den Gefilden des fruchtbaren Ungarns, die einem Meere gleich, ſich in unabſehbarer Ferne in dem Horizonte verlieren. Zur Rechten ſtellen ſich dem Blicke zunächſt einzelne Bauernhöfe in reichen Weinbergen entgegen, die mit dichten Waldungen vermiſcht durch tiefe Einbuchten und Thäler getrennt ſind; ſie bilden einen ſchönen Vordergrund zu den hohen Bergketten, die ſich allmählig höher und höher erheben, bis der Horizont durch die Hochalpen von Kärnthen und Tyrol begränzet wird.

Ein Blick rückwärts ruft eine weite Strecke der durchreiſeten Gegend in das Gedächtniß zurück, und die ſchönen Bilder,

die sich dem erfreuten Auge vorwärts eröffnen, erregen die angenehmsten Erwartungen. Diese fand der Reisende reichlich befriediget, denn die mit bedeutendem Gefälle hinab geführte Straße schlängelte sich zwischen üppigen Weinbergen und einzelnen Waldpartien längs dem westlichen Bergabhange in ein enges freundliches Thal schnell hinab, das durch mehrere kleine Ortschaften und einzelne Häuser belebt wird, worauf sich die beyden Bergreihen bald weiter von einander entfernen und eine weite Ebene umschließen, an deren Eingange die Stadt Marburg liegt.

4.

Zur Beseitigung der Schwierigkeiten und Kosten, mit welchen der Uebergang dieses hohen Platschberges zum großen Nachtheile des Handels und der Reisenden bisher verbunden war, brachte die Landes-Bau-Direction eine gänzliche Umlegung des Straßenzuges in Antrag, dessen Ausführung alsbald die allerhöchste Genehmigung erhielt, und nach dreyjähriger Herstellung unter der Leitung des Landes-Bau-Directors Wodesky und des Amts-Ingenieurs Artner so eben der Vollendung zugeführt wurde.

Dieser neue Straßenzug beginnt schon bey der Landschachbrücke, und vereiniget sich erst vor Marburg wieder mit der alten Straße, er umgeht demnach den Markt Ehrenhausen mit dem Platschberge gänzlich, wozu, ohne die Linie zu verlängern, oder eine Anhöhe zu ersteigen, ein Seitenthal zweckmäßig benützt wurde. Bey Untersuchung dieser neuen Straßenanlage zeigt sich vor Allem der Sieg, den die Anforderungen der Kunst und des Commerzes über Privat- und Neben-Rücksichten errungen, denn unmittelbar an der Landschachbrücke beginnt die neue Straße mit einer 12 Fuß hohen, rasenbekleideten Aufdämmung, welche sich in weiterer Entfernung in das höher liegende Terrain verliert, später aber erhebt sich die Fahrbahn abermahls 5 bis 9 Fuß, um ein gleichmäßiges Niveau zu erzielen, und führt mit einer 66 Klafter langen Jochbrücke an das rechte Ufer der Muhr.

So imposant die langen geraden Richtungslinien und Pappel-Alleen sind, eben so vortheilhaft stellet sich die gleiche Gefällsvertheilung und beträchtliche Breite dar; denn diese beträgt von einem Rande zum andern 35 Fuß und ist von 5 zu 5 Klafter mit Randsteinen begränzet, welche die Fahrbahn von den 4 Schuh breiten Banquetten absondern.

Die Brücke hat zwey mit Sandstein-Quader verkleidete Landpfeiler, 10 Holzjoche mit Oeffnungen von 6 Klafter, und einfachen Strebewerken, starkes Lerchenholz und eine 6 Zoll dick geschnittene Bruckstreu, welche eine 18 Fuß breite Fahrbahn bildet.

Rücksichtlich der hohen und weit ausgebreiteten Ergießungen der Muhr sind die beyderseitigen Aufdämmungen durch 12 Klafter lange Durchlässe von der beschriebenen Bauart unterbrochen, die Dammfüße aber mit Weidenpflanzungen gegen die Strömung des Wassers versichert.

Der neue Straßenzug tritt hier in ein enges Thal und verfolgt dessen Zug in einer Länge von zwey Stunden, mit der natürlich sanften Steigung der Thalebene. Es zeigt sich eine besondere Sorgfalt bey der Vertheilung des Gefälles, welches sich an der Straßenbahn in langen Linien vollkommen gleichmäßig darstellet; nur bey der Bestimmung der Richtungslinien scheinen mancherley Schwierigkeiten und Hindernisse eingewirkt zu haben, welche nicht durch die Terrains-Verhältnisse herbeygeführt worden sind.

Bey der sehr sanften Abdachung der beyderseitigen Bergfüße konnte der neue Straßenbau durchaus ohne der Anlage von Stützmauern oder tiefen Erdeinschnitten und Andämmungen dergestalt geführt werden, daß diese Gegenstände nur selten die Höhe von 3 bis 4 Fuß übersteigen.

Von der Breite der Straße, wovon **Fig. 1. Tab. I.** den Querschnitt darstellet, nimmt die Fahrbahn innerhalb der Leistenmauern 27 Fuß ein, daher sich eine Breite der Banquette von 4 Fuß ergibt; diese Leistenmauern sind von trocknem Mauerwerke, 18 Zoll breit und 6 Zoll tief in den Erdkörper eingesen-

ket; den Raum zwischen denselben bedecket zuerst ein 12 Zoll hohes, gut verkeiltes Steinpflaster aus rauhen Bruchsteinen mit einer 9 Zoll hohen Kiesschotterlage zur Ausgleichung, auf welche eine eben so hohe Schlegelschotterlage, und endlich die feinere Decklage von Kiesschotter folget.

Von 3 zu 3 Klafter sind beyderseits Randsteine in die Leistenmauern eingesetzt; sie sind größtentheils rauh bearbeitete Schiefersteine 3 bis 4 Fuß lang, und 18 Zoll vorragend. Mit Ausnahme einiger gewölbten Canäle kömmt kein beachtenswerther Baugegenstand vor, dagegen erhebt sich in jeder Station ein Wohnhaus im einfachen, soliden Style erbaut, und zur Unterkunft des Wegmachers bestimmt.

Bis zur Vereinigung mit der alten Straße hat die neue Anlage eine Länge von 12500 Klafter erlangt, und führt von hier in der alten Richtung zwischen Gärten und einzelnen Häusern mit Steigungen von 4 bis 8 Zoll über eine niedrige Einsattlung, deren Abbauung längs des sanft geböschten Abhanges bereits in Vorschlag gebracht ist, um den neuen Straßenbau gehörig zu vervollständigen.

Die Ringmauern der Stadt sind theilweise verfallen, und das enge Thor gänzlich abgetragen, was durch die breiten Ladungen der Frachtwägen veranlaßt worden seyn mag, da sich seit der den Wägen mit breiten Felgen ertheilten Ladungsfreyheit diese Ladungen bis zu einem Gewichte von 200 Centner und einer Breite von 12 bis 14 Fuß vergrößert haben.

Geschützt durch Gebirge gegen die rauhen Nordwinde, herrscht in Marburg ein mildes Klima, und in den schönen Umgebungen bedeutender Weinbau. Die Stadt mit 5000 Einwohnern ist der Sitz eines Kreisamtes und eines Gymnasiums, und genießet durch ihre Lage an der schiffbaren Drau wesentliche Handelsvortheile.

Die Straße führt durch eine sehr enge finstere und theilweise bergige Gasse an diesen mit Schiffmühlen besetzten Fluß, und mit einer 68 Klafter langen Brücke von 10 hölzernen Wasserjochen und gemauerten Landpfeilern an das rechte Ufer.

Die Drau war nach dem an der Brücke bestehenden Wasserpegel im mittleren Stande, und von dem Schneewasser trübe; sie hat, wenn gleich geringere Geschwindigkeit, als die Muhr, doch immer noch einen bedeutend schnellen Lauf, und, in so ferne dieß beurtheilt werden konnte, eine größere Wassermenge, als diese.

Von der Brücke eröffnet sich eine schöne Aussicht in das breite Drau-Thal hinauf, und als wir uns an der weiten Perspective gegen Kärnthens Hochgebirge erfreuten, konnte ich nicht ahnen, daß mir nach Verlauf von drey Jahren der Genuß einer Reise dahin zu Theil werden sollte, wovon die wesentlichsten Bemerkungen hier in Kürze mitgetheilt werden.

## 5.

Von Marburg führt eine drey Klafter breite und mit gutem Kieselschotter sorgfältig erhaltene Staatsstraße, längs dem Ufer der Drau über mehrere Anhöhen schlängelnd, durch das anmuthige Thal, welches die herrlichsten Ansichten darbiethet.

Die hoch hinauf reichenden Weinberge bilden mit ihrem freundlichen Grün den angenehmsten Contrast mit den dicht bewaldeten Gebirgsreihen, die in den mannigfaltigsten Gestalten wechseln, die stolze Drau aber strömt ruhig zwischen schroffen Felsenufern dahin. Zur Rechten erhebt sich aus dichtem Gebüsche die Ruine des Schlosses Wildhaus, während an seinem Fuße ein stattliches Landhaus die Zierden der Gegend vermehrt.

Nach zwey Stunden verlieren sich die freundlichen Weinpflanzungen bey dem Dorfe Zellwitz, der Häuser werden weniger, und das enger sich zusammenziehende Thal hat nur noch den Schmuck der mannigfach gestalteten Bergketten mit den dichten Laubwäldern, zwischen denen sich das Silberband der Drau hinschlängelt.

Eingeengt zwischen der steilen Bergabdachung und dem Flusse, führt die Straße zuweilen an gefahrvollen Stellen vorüber, die für die Straßenerhaltung um so größere Schwierigkeiten darbiethen, als die Berglehne bis zur beträchtlichen Höhe

hinauf aus aufgeschwemmtem losen Kiesgerölle besteht, das bey seiner Beweglichkeit weder Sicherheit der Bauwerke, noch Stätigkeit der Böschungen und Einschnitte gewährt.

Von Drauwald folgt die Straße steigend und fallend den Windungen der Drau, welcher die steilen Felsenufer enge Fesseln anlegen, sie zwänget sich streckenweise mit unwiderstehlicher Kraft hindurch, und trägt doch sicher die Flösse in das offene Land nach Marburg hinab, von wo sie dieselben mit ihren Holzwaren in die Ebenen Croatiens und Slavoniens, bis zu ihrem Ausflusse in die Donau, befördert.

Diese sind auch die vorzüglichsten Erzeugnisse dieser engen Thalgegend, und auf einem Seitenbache wird eine bedeutende Triftung von Brennholz getrieben, wovon der Rechen unmittelbar an der Straße angebracht ist.

In dessen Nähe bestehet eine Ueberfahrt über den Fluß mittelst eines Rollufers, das aus zwey Plätten zusammen gesetzt, und mit dem Seile an vielfach verpürstete und steinbeschwerte Landpfeiler befestiget ist.

Bey dem zerstreuten Postorte Mährenberg erweitert sich das Thal zu einer fruchtbaren und emsig cultivirten Ebene, von welcher man in weiter Ferne den schneebedeckten Ursulaberg und einen Kranz reich bewaldeter Gebirgsketten erblicket. Die Straße fällt und steigt über die einzelnen Unebenheiten mit 7 bis 8 Zoll und führt an vielen weitläufigen Bauernhöfen vorüber, welche sich vereint mit den fruchtbaren Ackergründen und einzelnen Waldpartien zu schönen Bildern gestalten.

Bald übersetzt man den Feistritzbach und steigt mit 10 bis 12 Zoll die steile Anhöhe zu dem Markte Hohenmauthen hinauf, bey welchem das Auge mit Vergnügen auf der thätigen Geschäftigkeit verweilet, welche in dem zu Füßen liegenden Thale herrschet.

Schwarze Hammerwerke verkünden lärmend ihre Thätigkeit, die dampfenden Kohlenmeiler beweisen den großen Bedarf an Brennmateriale, und der Holzrechen zeuget von der leichten Gewinnung desselben. Im ganzen Thale herrschet reges Leben

und emsige Thätigkeit, wobey ein wesentlicher Unterschied in der Kohlenerzeugung Statt findet, da das zur Verkohlung bestimmte Holz nicht horizontal aufgeschichtet, sondern senkrecht zu einem abgestumpften Kegel aufgestellet wird, eine Methode, welche zwar auch in Östreich bekannt, aber nicht häufig in Anwendung ist.

Im unmerklichen Gefälle führt die Straße wieder an die felsigen Ufer der Drau hinab, auf welcher so eben mehrere Flösse, mit Weinstecken und Bretern beladen, sich den trügerischen Wellen anvertraut hatten, oder zur Abfahrt am Ufer bereit standen.

## 6.

Nach der Station $\frac{XIV}{2}$, oder nach $7'/_4$ Meilen von Marburg ist die Landesgränze bey dem sogenannten Mohrenhofe, wovon ein Theil noch in Steyermark liegt, während der andere schon dem Herzogthume Kärnthen angehört.

Diese Gränze zeiget sich übrigens noch durch einen weniger guten und schmäleren Straßenstand an, und in einiger Entfernung durch das ehemahlige Paßthor, die Klausen genannt, von welcher man sich bald zu einem Walde erhebt, und in den ziemlich regelmäßigen Markt Drauburg gelangt, in welchem das Posthaus die Reisenden mit den nothwendigsten Bedürfnissen zu befriedigen vermag.

Die ziemlich breite Thalfläche ist häufig mit Buchweitzen und Mais, weniger aber mit Hafer und Klee bebaut, und schwelgend in dem Genusse der schönen Farbenmischungen und Gruppirungen der nahen und fernen Gebirge, wurden wir nach zwey Stunden, als wir auf einer gewöhnlich construirten Jochbrücke die braunen Gewässer der Lavant übersetzten, durch den Anblick jener Zerstörung gefesselt, welche ein furchtbarer Brand an dem Markte Lavamünde vor Kurzem verursacht hatte.

Nach einer halben Stunde verengt sich das Thal, die beyden Bergreihen treten mit ihren steilen Abhängen bis an die Ufer der Drau hervor, und mit mehreren Ansteigungen

von 8 bis 10 Zoll erhebt sich die Straße bis zu einer Höhe von 50 bis 60 Klafter über den brausenden Fluß. Nicht ohne Grauen erblickt man sich neben diesem steilen Abgrunde auf schmaler Bahn, und nur durch ein leichtes Geländer von dem tiefen Schlunde des Bergstromes geschieden; doch bald erreichet man eine weite Hochebene und es eröffnet sich die herrlichste Aussicht über üppige Fluren und beschneyte Hochgebirge, worunter die 6972 Fuß hohe Petze im vollen Schimmer des frisch gefallenen Schnees hoch über alle empor steigt.

Außerhalb des zerstreuten Postortes Eis übersieht man ihre volle Höhe von dem zerklüfteten Felsenkamme bis herab zu den dicht besetzten Waldungen und dem sanft auslaufenden Fuße, an welchem sich eine große Zahl von Ortschaften, Kirchen und Schlössern, Bauernhöfe und einzelne Gebäude zwischen Gebüschen und Wiesen mahlerisch erheben. Die Straße ist hier schon auf eine Breite von 4 Klafter geregelt, und mit 40 Kubikfuß großen Vorrathshaufen dicht besetzt, wovon der Schlegelschotter gewöhnlich erst auf der Fahrbahn aus den zugeführten Bruchsteinen erzeugt wird.

## 7.

Mit wechselndem Gefälle von 4 bis 10 Zoll senket sich der Weg zwischen mehreren Föhrenwäldern wieder in eine ebene Gegend, in welcher sich im weiten Kranze der mannigfaltig gestalteten Gebirgsketten das Städtchen Völkamarkt erhebt, das übrigens in seinen engen, aber gut gepflasterten Gassen nur wenig Bemerkenswerthes einschließet.

Je weiter man die Straße verfolgt, desto schöner gestaltet sich die Gegend, und wie durch einen Wink hingezaubert, eröffnet sich nach einer kurzen Fahrt die überraschendste Übersicht einer weit gebreiteten Ebene, in welcher die freygebige Natur ihre Gaben mit verschwenderischer Fülle gespendet hat. Wiesen und Felder wechseln mit schön gruppirten Waldpartien, zahlreiche Ortschaften, Schlösser und Kirchen beleben das Ganze durch ihren freundlichen Schimmer, und im weiten Bogen

durchschlängelt die Drau diese großartige Landschaft, welche nach allen Seiten vom schneebedeckten Hochgebirge umschlossen ist, aus dem der Obyr sein starres Felsenhaupt hoch über alle in die Lüfte erhebt.

Die reinste Mittagsbeleuchtung erhöhte die Pracht der Farbenmischung und der Hochgenuß dieser schönen Gemählde wurde noch durch den guten Zustand der Straße wesentlich vermehrt, welche von Völkamarkt angefangen mittelst hölzernen Säulen in Meilen und Viertel-Meilen eingetheilt ist, und die Entfernung von Klagenfurt mit 5 Meilen anzeiget.

Rasch durchschneidet man auf der wohl erhaltenen Bahn die freundliche Ebene, und das rege, thätige Leben bey Einbringung der Feldfrüchte verkürzte uns mächtig die Zeit, denn bald übersetzten wir die dunkelbraune Gurk auf einer langen, aber gemein construirten Brücke von 15 Jochen, und die stets zunehmende Regsamkeit auf der bisher einsamen Straße verkündete uns die Nähe der Hauptstadt Kärnthens. Allmählig erhoben sich die hohen Thürme derselben mitten in dem weiten Kranze freundlicher Gebirge, welche die fruchtbare Ebene schützend umschließen.

Schon zogen sich die riesigen Schatten in die Länge, und hell schimmerten die Thurmkuppeln im Abendglanze, als wir auf einer 10 Klafter langen Brücke die Glan überschritten, und noch früh genug in Klagenfurt ankamen, um diese freundliche Stadt mit ihren großen Plätzen und regelmäßigen Gassen, schönen Pallästen und neuen Bauanlagen im ganzen Umfange zu besehen.

## 8.

Klagenfurt, von 11000 Seelen bevölkert, zeichnet sich vor dem größten Theile der Provinzial-Städte durch seine regelmäßige, großartige Anlage vortheilhaft aus, und sowohl die Bauart der Häuser, als auch manche Sitten und Gebräuche der Einwohner, und selbst deren Äußeres zeugen von dem steten Verkehre mit den südlichen Provinzen; gegenwärtig sieht man

aus dem Schutte der ehemahligen Festungswerke neue Gebäude entstehen, und es darf von der Einsicht der Behörden erwartet werden, daß hierbey nicht nach dem Willen der einzelnen Bauherren, sondern nach einem festgesetzten, allgemeinen Bauplane vorgegangen werde.

Hier vereinigen sich die vier Staatsstraßen nach Östreich und Italien, nach Steyermark und dem Küstenlande, und sichern einen stets lebhaften Handelsverkehr zwischen den südlichen und nördlichen Provinzen mit Colonial = Waren und Fabriks = Erzeugnissen.

So wie Klagenfurt durch seine örtliche Lage die Verbindung Östreichs mit Italien beherrschet, so ist es auch der Schlüssel des Pusterthales und der Verbindung mit Tyrol und Salzburg, und bey der Wichtigkeit dieser Verbindungen kann von der Umsicht unserer Statsverwaltung der zweckmäßigen Regulirung dieser Straßenzweige mit Zuversicht entgegen gesehen werden, nachdem zum Neubau der beyden, nach Italien und Illyrien führenden Straßen nicht nur die erforderlichen Vorerhebungen und Bauanträge gepflogen, sondern in der Richtung nach Görz auch theilweise bereits ausgeführt sind. In technischer Beziehung erscheint der zweyte Straßenzug vom hohen Interesse, da sich der Lösung der Aufgabe eine mächtige Gebirgskette erschwerend entgegen stellt, wovon der 4243 Fuß hohe Loibl die niedrigste Einsattlung bildet.

## 9.

Die über den Loibl nach Laibach und Triest führende Straße durchschneidet außerhalb Klagenfurt die tief liegende Ebene, und erhebt sich allmählig zwischen einzelnen Häusern und kleinen Waldpartien auf die Anhöhe, von der man eine schöne Übersicht der Stadt und eines Theiles des Mörther = Sees mit seinen mahlerischen Gebirgsufern genießt, bald aber von dem weitläufigen Schlosse Hollenburg und der prachtvollen Aussicht nach dem freundlichen Drau-Thale überrascht und lebhaft angezogen wird.

Auf diesem hohen Standpuncte begrüßten wir abermahls die Drau, die im breiten Thale zwischen vielen Ortschaften, Feldern und Baumgruppen im Morgenglanze uns freundlich entgegen schimmerte, doch jenseits erhob sich eine Reihe mächtiger Gebirgsriesen, und schien uns den Eingang in die dunkle Thalschlucht zu verwehren; wir folgten der Straße in weit geschwungenem Bogen und mit wechselndem Falle von 6 bis 9 Zoll bis an die Ufer des Flusses hinab, und übersetzten denselben auf einer hölzernen Privatbrücke von 26 Jochfeldern.

Bey einer Öffnung der Joche von 5 ½ Klafter hat sie nur ein einfaches Sprengwerk, die 13 Fuß breite Fahrbahn ist durch eine auf der Kante stehende Pfostenreihe in zwey Hälften getheilt, und eine Aufschrift (links zu fahren) weiset die Fahrenden mit drey Worten auf die linke Seite.

## 10.

In geringer Entfernung liegt die erste Poststation Kirschentheuer, wo ein bedeutender Speditions-Handel getrieben, und gewöhnlich die Vorspann über den Loibl genommen wird.

Bis hieher zeiget die Straße eine geregelte Breite und gute Erhaltung, zu welchem Zwecke streckenweise Schottervorräthe in 40 Fuß großen Haufen und 12 Fuß langen Zwischenräumen aufgestellt sind; übrigens bestehen auch hier beständige Einräumer mit monathlichen Löhnungen von 12 Gulden.

Bey Kirschentheuer erhebt sich die Straße zu den einzeln stehenden Häusern von Unterberg hinauf, und hier treten die beyderseits steil empor steigenden Gebirgsreihen bis an die Fahrbahn vor, von welcher man durch diese enge Gebirgsschlucht hinaus nochmahls die Drau mit ihren mahlerischen Umgebungen, das auf stolzer Höhe prangende Schloß Hollenburg und im Vordergrunde den großen Markt Ferlach ungehindert übersieht, sich die Straße in dem Dörfchen Unter-Loibl mit 7 bis 8 Zoll in die Tiefe des rauschenden Baches hinabsenket, mit gleichem Gesetze aber bald wieder bergan steiget, und späterhin in die sanftere Steigung von 4 Zoll übergeht. Sie

folget fortan strenge allen Ein- und Ausbiegungen der steil abgedachten Berglehne, und unterliegt an einigen Strecken, an welchen sie in tiefe Buchten geführt ist, ohne mit gehörig breiten Durchlässen versehen zu seyn, den Verschüttungen durch Steingerölle, das bey Regengüssen von den verwitterten Felsenmassen abgeschwemmt, oder aus dem nur dünn bewachsenen Boden aufgerissen wird, da auch hier schon die Axt in den Wäldern nur allzu thätig war.

Man findet sich bald in einer Höhe von 50 bis 60 Klafter über dem kreidenfärbigen Waldbache, doch ist für die Sicherheit theils durch Geländer mit doppelten Balken hinlänglich gesorgt, theils sind die Ränder mit Bäumen und Gebüsche dicht bewachsen, deren Schatten dem Wanderer zugleich eine angenehme und stärkende Kühlung verschaffet, wenn die glühenden Strahlen der Mittagssonne senkrecht nieder brennen, und jedes Lüftchen zwischen den hoch aufsteigenden Kalkwänden erstorben ist.

Stets hoch über dem brausenden Bache erhoben, führt die Straße an der steilen und felsigen Berglehne fort, und wechselt theilweise mit ebenen Strecken; bey der Station Nr. 5, oder 2 1/2 Meilen von Klagenfurt, erhebt sich auch zur Linken ein Felsenkegel, der durch einen niedrigen Hals mit dem Hauptgebirge zusammen hängt. Die Straße ersteigt diesen mit 4, 6 und 8 Zoll bis zur Capelle, die seinen Scheitel ziert; hier aber fällt sie mit 8 Zoll bis zur ersten Wendung, und nach einer Entfernung von 40 Klafter zur zweyten, die ebenfalls 8 Klafter zur Länge und Breite hat, und in einer Marmortafel für diesen Straßenbau die Jahrszahl 1615 angibt.

Zwischen 2 bis 3 Klafter hohen, gedeckten Mörtelmauern gelangt man endlich in einer gebogenen Richtung zur berüchtigten Teufelsbrücke, die im kühnen Bogen eine tiefe Felsenschlucht eben da überspannt, wo ein Seitenbach schäumend über hohe Felsenmassen in die Tiefe stürzt. Sie hat 6 Klafter zur Öffnung, und ist im vollen Zirkel gewölbt, die quader-

verkleideten Widerlagen haben jedoch nur 2 Klafter zur Höhe, und ruhen auf Felsenufern, die aus dem schäumenden Gewässer senkrecht aufsteigen, und die 2 Klafter breite Fahrbahn bis zur imposanten Höhe von 90 Fuß erheben. Die schauerliche Umgebung gibt dieser Brücke mit vollem Rechte ihren Nahmen, denn die senkrecht sich aufthürmenden Felsenmassen, die geheimnißvollen Schluchten und Höhlen, und die finster hernieder blickenden Nadelwälder scheinen eher für den Aufenthalt unheimlicher Geister geschaffen, als für die Umgebung der Menschen bestimmt zu seyn, da hier keine Spur, kein Laut der lebenden Natur bemerkbar ist, und die Todtenstille nur durch das dumpfe Brausen des Waldbaches unterbrochen wird.

Längs der Berglehne gelangt man mit einem zunehmenden Gefälle von 7 bis 9 Zoll alsbald in die Tiefe des Thales hinab, und auf einer neuen gemauerten Brücke von 4 Klafter Bogenspannung auf das rechte Ufer des Baches, an welchem man sich sogleich wieder mit wechselnder Steigung von 2 bis 6 Zoll zu dem ärmlichen Wirthshause des deutschen Peter hinauf erhebt, welches noch von einigen Hütten umgeben ist.

Die beyden Gebirgsketten lassen nur einen schmalen Vorgrund am Ufer des Baches, mit dem die Straße fortan aufwärts steigt, und denselben mit einer hölzernen Brücke übersetzt, mit einem neu erbauten, quaderverkleideten Bogen aber bald wieder an das rechte Ufer zurück kehrt.

Von allen Seiten durch hohe Berge umthürmet, gewährt ein auf einem freyen Platze stehendes Wohnhaus bald wieder einen angenehmen Ruhepunct; man übersetzet hier abermahls den Loiblbach, und erhebt sich mit 5 bis 6 Zoll über seine schäumenden Fluthen; eine gewölbte Brücke von 4 Klafter Öffnung führt an das rechte Ufer zurück, und alsbald theilt sich der Bach und das Thal in zwey Arme. Man folgt dem links sich wendenden Zuge und steiget nach der ersten Brücke dem wild herabstürzenden Waldbache mit 10 bis 12 Zoll entgegen; die sich jedoch bald auf 4 Zoll vermindern. Eine zweyte Brücke führt den Weg wendungsförmig an das jenseitige Ufer zurück

und zur zweyten Wendung, die sich mit der gewöhnlichen Straßenbreite um den 3 Klafter breiten Zwischenraum steigend, erhebt.

In dem Bergabhange eingeschnitten, an der Thalseite aber mit Geländern versichert, führt die Straße bald mit einer gemauerten Brücke über den Bach zurück zu einer neuen, mit 8 Zoll steigenden Wendung um das Wegmacherhaus herum. Mit Beybehaltung dieser Steigung erreichet sie bald wieder den cascadenmäßig herabstürzenden Bach, den sie nach einem kurzen Zwischenraume noch zwey Mahl übersetzt, und abermahls eine Wendung bildet.

Bey der letzten dieser Brücken erhebt sich in geringer Entfernung eine hölzerne Hütte, und bezeichnet zugleich den Punct, an welchem die projectirte Gallerie durch den Loiblberg beginnen soll, welcher Riesenstollen eine Länge von ungefähr 650 Klafter erhalten, und bey der jenseits befindlichen St. Anna-Kirche endigen würde.

Nach einer kurzen, fortan mit 8 bis 10 Zoll ansteigenden Strecke erblicket man bey der Capelle St. Leonhard den Scheitelpunct des Loibl (**Tab. XII. Fig. I.**) und hier bildet die Straße die zweyte Wendung, welche sich ebenfalls nur auf eine Länge von 4 Klafter ausdehnt. Ein Straßenzug führt zur dritten, und von dieser in einer beträchtlichen Strecke längs dem steilen Abhange fort; sie ist auch hier sowohl durch Doppelgeländer, als durch die dicht stehenden Buchen hinreichend gesichert, an der Bergseite aber theils in Felsen gesprengt, theils in schieferhältige Erde geschnitten.

Von hier erblicket man wieder den lang gestreckten Felsenkamm des Loibl, der an der tiefsten Einsattlung eingeschnitten, den Übergang der Straße bildet; man verliert ihn aber wieder aus dem Gesichte, da man bald von den dicht belaubten Buchenwäldern umschattet wird, und die Straße nach einem ziemlich langen Zuge in eine Seitenbiegung des Thales tritt. Sie biegt sich um diese herum, und steigt mit 10 bis 12 Zoll zu einer kurzen und sich steil erhebenden Wendung, wel-

cher nach ungefähr 40 Klafter, und nach einer streckenweisen Steigung von 12 bis 14 Zoll die dritte folget, deren Durchmesser sich jedoch auf 8 Klafter ausdehnt. Sie ist an der Thalseite mit einer 12 bis 18 Fuß hohen trocknen Steinmauer unterstützet, an der Bergseite aber 5 Klafter hoch in den Kalkfelsen gesprengt. Auf dem weiteren Zuge blicket man auf das tief zu Füßen liegende Kirchlein St. Leonhard herab, und übersieht zwischen den mannigfaltig gestalteten Berg- und Felsenketten eine weite Strecke des zurück gelegten Weges, der bereits tief im Schatten lag; die Berg- und Waldgruppen, Wiesen und Alpen vereinigen sich zu einem imposanten Panorama und das Glockengeläute der weidenden Thiere, der laute Gesang aus der Tiefe herauf, und das Lärmen der heraufziehenden Fuhrwerke vollenden die Reitze dieser Scene der Natur.

## 12.

Mit einer Steigung von 8 Zoll erreicht man endlich den höchsten Punct der Straße, welche vormahls zum Andenken an diese Fahrbarmachung des Loibl mit einem Portale geziert war, gegenwärtig sind jedoch nur noch zwey Quaderpfeiler mit den Aufschriften und der Jahrszahl 1728 vorhanden.

Dieser Uebergang ist nach dem Meilenweiser drey Meilen und 1150 Klafter von Klagenfurt entfernt, er bildet einen zwey Klafter tiefen Felseneinschnitt und kaum ist man über diese sehr kurze Hochebene und in das Herzogthum Krain vorgetreten, als sich plötzlich die Scene ändert, und sich eine der schönsten Aussichten vor dem erstaunten Beschauer eröffnet.

Ungehindert blicket das Auge zwischen den hoch aufgethürmten Gebirgsriesen auf die üppigen Wiesenfluren hinab, die der junge Bach durchrieselt, und auf das Silberband, mit dem die Straße sie in Schlangenlinien durchwindet; doch imposanter noch ist die Uebersicht ihrer vielfach gewundenen Zickzacke über den sehr steil abgedachten Berg bis zur St. Anna-Kirche hinab, und

endlich der beyderseits hoch empor ragenden Bergketten, welche dieses herrliche Gemählde in einen Rahmen fassen.

Wenige dieser hohen Gebirgsstraßen gewähren eine so freye Aussicht bis an den Fuß des Berges hinab, und ungern verläßt man einen Standpunct, auf welchem vor einigen Monathen auch unser allverehrter Landesvater bey Gelegenheit der Reise von Klagenfurt nach Laibach dieses majestätische Schauspiel der Natur bewunderte.

## 13.

Die Straße fällt mit zehn Wendungen auf einer durch Felsenklüfte beschränkten und steilen Abdachung im Zickzacke hinab, daher die Straßenarme größtentheils sehr kurz, und mehr über einander liegend sind; die Wendungen haben, ohne das Gefälle zu unterbrechen, eine Breite von 10 bis 12 Klafter, und sind 3 bis 4 Klafter hoch in Kalkfelsen gesprengt, an der Thalseite aber mit 12 bis 18 Fuß hohen Steinmauern unterstützet.

Von dem Scheitelpuncte fällt sie bis zur ersten und zweyten Wendung mit 8 bis 10 Zoll, die sich gegen die dritte auf 18 Zoll vermehren, und hier eine bis zum ersten Straßenzuge hinauf reichende Erdabrutschung zeigen, welche jedoch mit Pilotten und Mauerwerk versichert ist. Eben so trifft man auch in der Gegend der fünften Wendung zwey Abrutschungen mit breterbedeckten Holzbeschlächten, von der neunten fällt die Straße im langen Zuge über eine freyere, sanfter abgedachte Wiesenfläche zur zehnten Wendung, welche im weit geschwungenen Bogen zur Kirche St. Anna zurück führt. Hier beginnt eine flache Wiesenabdachung mit der Stationssäule **Nr. XIV.** besetzt, welche die Entfernung bis Laibach mit 7 Meilen anzeiget, und die Straße fällt fortan mit 10 Zoll, bis sie nach einer Viertelstunde die Tiefe des Thales und das Ufer des Baches erreichet.

## 14.

Bey der großen Steigung, mit welcher sich die Straße an beyden Seiten auf den Loibl erhebt, ist dieser von St. Leonhard bis St. Anna hinüber für alle Arten von Fuhrwerk beschwerlich, und nicht ohne Gefahr zu passiren; er erschwert den Transport der Kaufmannsgüter in so hohem Grade, daß sich die Ladung für ein Pferd bis auf 4 Centner vermindert, und alle Waren in Kirschentheuer und Neumarkl abgeladen, und mit ein- oder zweyspännigen Karren auf den Gipfel des Loibl transportirt, hier wieder von anderen Fuhrleuten übernommen und bis zur nächsten Station verführt, oder nach dem hiesigen Ausdrucke „verschlittelt“ werden.

Zur Verbesserung dieses Straßenzuges, der bey der Bedeutenheit des Handels mit Colonial-Waren, und entgegen mit Eisen, Bley und Bleyweiß volle Aufmerksamkeit verdient, ist die Durchsprengung einer Gallerie bereits angetragen worden, welche bey der Hütte nächst der St. Leonhard-Capelle beginnen, und mit einer Länge von 650 Klafter die jenseitige Abdachung oberhalb der Kirche St. Anna erreichen würde. So wie die angetragene Breite von 24 Fuß die erforderliche Geräumigkeit erzeugt, ist auch von diesem Urkalkgebirge hinreichende Festigkeit zu erwarten, wie dieß alle Gallerien am Splügen und Braglio beweisen, besonders, da weder Erdschichten, noch Wasseradern zu besorgen stehen, welche übrigens kein Hinderniß erregen können. Die äußere Abbauung dieser erwähnten Zwischenstrecke hat dagegen mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen, da das Locale bedeutend eingeengt, die Abdachung durchaus steil, und nicht nur den Erdrutschungen, sondern auch den Schneelavinen ausgesetzt ist; die Baukosten dürften den auf 150,000 Gulden berechneten Auslagen der Gallerie gleichkommen, und fortan eine kostspielige Erhaltung verursachen, während der Stollen diese wesentlich verringert, überdieß aber die Weglänge bedeutend abkürzet, und die hohe Region des Uebergangspunctes mit allen ihren Nachtheilen gänzlich vermeidet.

Vorzugsweise vor allen Uebergängen der übrigen Gebirgsstraßen biethet der Loibl die größten Vortheile durch einen Durchschlag dar, da dieser Gebirgsrücken gäh aufsteigend, hoch und schmal ist, daher die Genehmigung dieses großartigen und gemeinnützigen Antrages, nach der Ausarbeitung des Bau-Directions-Adjuncten Sinn in Laibach erwartet werden darf.

## 15.

Dem rechten Ufer des Baches entlang folget die Straße dem raschen Laufe desselben, und führt mit einer 4 Klafter langen hölzernen Brücke an das linke Ufer, von welchem sie bald wieder zurückkehrt. Das silberklare Gewässer stürzet sich schäumend über die Felsblöcke hinab, und nur mit einem Falle von 4 bis 6 Zoll vermag ihm die Straße zu folgen, die nach einer kurzen Strecke und stets von hohen Felsen umschlossen, bey einer Sägemühle vorüber führt, wo auch die Bodencultur allmählig wieder beginnt.

Abermahls an das linke Ufer zurückführend, entfernt sich die Straße von dem brausenden Bache, und durchschneidet im sanfteren Falle üppige Wiesenfluren, die sich vereint mit den einzeln stehenden Bauernhöfen und den himmelanstrebenden Gebirgsmassen zu freundlich stillen Landschaften gestalten, welche eines guten Pinsels würdig wären.

Immer näher treten die beyden Bergketten zusammen, und wildtobend bahnt sich der Bach mit aller Gewalt der Gebirgswässer den Weg hinab; Tausende von Felsentrümmern liegen, als Denkmähler gewaltiger Erderschütterungen, regellos auf der engen Thalfläche und scheinen den Ausgang zu versperren, doch mitten hindurch führt die wohl erhaltene Straße mit wechselndem Falle, der sich nur streckenweise auf 6 bis 7 Zoll erhöht. Schon in weiter Ferne vernimmt man das Toben des Falles, in welchem sich der Bach neben einer Sägemühle in das Felsenbecken stürzt; man übersetzet sein Rinnsal zwey Mahl in kurzer Strecke und folget dann am linken Ufer

dem sanften Gefälle des engen Thales, bis zu einer Anhöhe, welche der Weg mit 7 Zoll ersteigt. Das Thal erweitert sich, die Berge sind weniger schroff, und man sieht auf das weitläufige Neumarkl hernieder, in dessen gepflasterter Hauptstraße durch das Verpacken der Kaufmannsgüter auf einspännige Wägen und Versendung derselben über den Loibl eben große Thätigkeit herrschte. Dieser Marktflecken erzeugt nicht nur viele Eisenwaren, sondern ist auch die Niederlage von allen über den genannten Berg bestimmten Producten, und begründet daher den Wohlstand der Einwohner, bey denen sich im Vergleiche mit der Bevölkerung jenseits des Gebirges schon ein wesentlicher Unterschied in Absicht auf Körperbau, Sitten, Bildung und Geistesanlagen vortheilhaft ausspricht.

Von hier angefangen gewinnt die Gegend einen freundlichen Charakter, das Thal wird stets breiter, und die Straße führt mit wechselnder Steigung von 4 bis 8 Zoll an dem sanft geböschten Abhange fort, und gewährt eine freye Uebersicht der freundlichen Gegend und reich bebauten Felder.

Nach einer halben Stunde ästet nahe bey der Station **Nr. IX** oder 4½ Meilen von Laibach eine Seitenstraße ein, und bald erreichet man das Dorf Nagles, bey welchem man sich schon in einer freyen, gut cultivirten Ebene befindet.

## 16.

Auf der sorgfältig erhaltenen Straße gelangt man auch in kurzer Zeit in die Stadt Krainburg, und übersetzt hier die mächtige Save auf einer hölzernen, unbeschotterten Brücke von 22 Jochen, welche bey einer Oeffnung von 4½ Klafter und bey 20 Fuß breiter Fahrbahn, nur eine gewöhnliche Bauart von Eichenholz mit weicher Bruckstreu darbiethet.

Unmittelbar bey dem gemauerten Landjoche zieht eine Mahlmühle die Aufmerksamkeit auf sich, deren 7 Wasserräder mittelst Hebeln mehr oder weniger, und auch einzeln aus dem breiten Seitenarme gehoben werden können, der übrigens durch

einen niedrigen, wehrähnlichen Einbau zu einer höheren Geschwindigkeit gebracht ist.

Jenseits der Brücke erhebt sich die Straße sogleich wieder mit 6 bis 8 Zoll auf die hoch liegende Fläche hinauf, auf welcher man eine große Zahl der sogenannten Harfen, oder gedeckten Stangengerüste zur Aufbewahrung der reichen Ernten an Weitzen, Korn, Hirse, Buchweitzen und Klee aufgestellt findet, mit welchen dieser fruchtbare Boden die emsige Pflege belohnt.

Diese freye und offene Gegend, in weiterer Ferne von mäßig hohen Bergen umschlossen, trägt eine große Zahl von Ortschaften, zwischen welchen sich die Straße bald mit 5 bis 6 Zoll zu dem Dorfe Zwischenwässern hinab senket, und zur Linken in hohen Schotter-Ufern die Save zeiget; rechts aber mit einer eichenen Brücke von 11 Jochen und 22 Fuß großen Oeffnungen über die Zaya führt, welche mit ihrem trüben und schlammigen Wasser dem Hauptstrome von Krain zinsbar ist.

Man entfernt sich allmählig von diesem Flusse, und auf dem Zuge über die reich bevölkerte und fruchtbare Ebene entwickelt sich bald die schöne Aussicht gegen den in weiter Ferne auftauchenden Gebirgskranz und die Hauptstadt von Krain, welche man nach einer eben so kurzen, als angenehmen Fahrt erreichet.

## 17.

Von dieser Seiten-Route wieder nach Marburg zurückgekehrt, findet der Reisende an den jenseitigen Ufern der Drau nur eine geringe Abwechslung, und die Ortschaften Wogau und Schleinitz sind keinesweges dazu geeignet, diese Einförmigkeit zu verbannen. Selbst auf der Straße herrschet weniger Verkehr, obschon ein Seitenzweig nach Pettau an Ungarns Gränze führt; die Fahrbahn aber ist gut erhalten, und mit Vorrathshaufen von Kieselschotter reichlich besetzt.

Die Einwohner sind größtentheils Wenden; ein hoher,

kräftiger Wuchs mit ſtärken Geſichtszügen zeichnet ſie vor den Steyermärkern aus; überdieß kleiden ſie ſich in ſchwarze oder blaue Jacken, ſchwarzlederne Beinkleider, und bis über die Knie reichende Stiefel, großen Hut mit breitem Bande; die Weiber aber gefallen ſich in weißen Vortüchern, ſchön verziertem Gürtel, an welchem ein Meſſer oder eine Schere hinabhängt, in hochrothen und bis unter den Rock gefalteten Strümpfen, nebſt ſchwarzen Schuhen mit rothen Stöckeln.

Die Straße ſenket ſich bald hinter Schleinitz in eine Einſattlung hinab, und erſteiget ſodann wieder mehrere Anhöhen mit 9 bis 10 Zoll, bis man auf einer derſelben die kleine Stadt Windiſch-Feiſtritz in einem quer vorüber ziehenden Thale vor ſich liegen ſieht. Außerhalb dieſes unanſehnlichen Städtchens erhebt ſich die Straße abermahls über mehrere Anhöhen, ſenket ſich ſodann in eine breite Thalebene hinab, und führt zwiſchen ſchönen Wieſen und Aeckern nach dem großen Markte Gonowitz.

## 18.

Die von Schleinitz bis hieher überſtiegenen ſechs Hügel ſind die Ausläufe der rechts parallel mit der Straße hinziehenden Gebirgskette, und erfordern, ungeachtet der mäßigen Höhen doch Vorſpann für das mittlere und ſchwere Fuhrwerk, die um ſo läſtiger und koſtſpieliger fällt, als ſie wegen Mangel an Zwiſchen-Ortſchaften, beynahe für die ganze Länge des Weges bedungen und bezahlt werden muß, weßhalb dieſe Hügelreihe dem Handelszuge ein eben ſo großes Hinderniß wie bisher der Platſchberg und gegenwärtig noch der Semring entgegen ſetzet, und eine Verbeſſerung wünſchen läßt, welche nur geringe Local-Schwierigkeiten finden dürfte.

Weit aus Croatiens Fluren zieht ſich eine hohe Gebirgskette herauf, und verbindet ſich unmittelbar hinter Gonowitz mit jener Reihe von Bergen, welche ſich an der rechten Seite der Straße erheben, und ihr bey dieſem Marktflecken jeden Ausgang verſchließen; doch das Talent der Menſchen wußte auch dieſes Hinderniß der Natur zu überwinden, und ſich über die

niedrigste Einsattlung eine bequeme Heer- und Handelsstraße zu bahnen.

Außerhalb Gonowitz verläßt die neue Straße die früher über die Anhöhe bestandene Richtung, und führt in regelmäßigen Linien ungefähr eine halbe Stunde lang am waldbedeckten Gebirge vorüber, sodann aber wendet sie sich von dem engen Thale ab, und erhebt sich rechts an den sanft geböschten Bergabhang. Sie ist hier größtentheils in die Berglehne eingeschnitten, und 8 bis 12 Fuß hoch angedämmt, wobey zur Gewinnung der gleichmäßigen Steigung nicht nur bedeutende Felsensprengungen geschahen, sondern auch eine Schlucht mit einer 18 Fuß hohen Aufdämmung übersetzt wurde.

Bey dem Wegmacherhäuschen ist die Straße theils mit 5 bis 9 Fuß hohen Stützmauern, theils durch Absprengnng der 4 Klafter hohen Felsenwand, dem höchsten Puncte zugeführt, und stets dem Bergabhange folgend, dürfte sie hier die Länge von 500 Klafter erreicht haben. Die Steigung beginnt mit 2½ Zoll, und erhöht sich sodann auf 4 Zoll; die Breite der Fahrbahn ist auf 24 Fuß geregelt, und an der Bergseite ein 2 Fuß breiter Graben angebracht.

## 19.

Diese Kunststraße wurde im Anfange dieses Jahrhunderts von der steyermärkischen Bau-Direction angelegt, und führt von dem erstiegenen Uebergangspuncte mit dem natürlich sanften Gefälle des breiten Thales, und längs einem erst entstehenden Bache zu einer engen Felsenschlucht, welche, einem Thore gleich, den weiteren Ausweg zu verschließen droht. Denn von der Natur schien der enge Raum zwischen den senkrecht aufsteigenden Felsenwänden nur für den Lauf des kleinen Baches bestimmt, bis auf Befehl des Kaisers dieser 90 Klafter lange Felsenpaß unter dem damahligen Bau-Director Gunsti größtentheils durch die Kraft des Pulvers in eine bequeme Landstraße umgestaltet wurde. Ruhig und sicher ziehet jetzt der Reisende neben dem brausenden Waldbache dahin, und nur die an der hohen Felsen-

wand angebrachte Aufschrift führt ihm den vormahligen Zustand in das Gedächtniß zurück.

Nach einem kurzen Zwischenraume gelanget er von dieser schauerlichen Einöde zu einer zweyten, jedoch minder großen Felsenschlucht, längs welcher die Straße mittelst Erdböschungen geführt ist, und sich wieder mit dem alten Wege vereiniget.

Von da abwärts sind mehrere steile Strecken bis auf ein Gefäll von 4 Zoll verbessert worden, mit welchem sich die Straße in ein enges Thal senket, das von hohen, waldigen Bergen umschlossen und gut cultivirt ist.

Zerstreut herum liegende Bauernhöfe geben dieser einsamen Thalgegend einiges Leben, und bey einem jeden derselben, ja selbst auf offenem Felde ist zur Trocknung und Aufbewahrung der Feldfrüchte ein Schoppen angebracht, welcher auf hohen eichenen Säulen ruht, an denen mehrere horizontale Stangen und Bretter befestiget sind; zu gleichem Zwecke, insbesondere aber zur Trocknung von Klee, bestehen bloß eingerammte Säulen, welche mit Stangen durchzogen, und mit einem schmalen Dache bedecket sind.

## 20.

Bald verwandelt sich das enge Thal in eine freyere Gegend, und zur Linken eröffnet sich eine Aussicht über schöne Wiesenflächen nach einem Mittelgebirge, rechts aber nach einer Reihe von hohen Bergen, hinter welchen mehrere schneebedeckte Gipfel hoch empor ragen.

In dieser freyen und freundlichen Gegend erhebt sich die altergraue Kreisstadt Cilly, deren Entfernung von Grätz durch die Stations-Säule Nr. 34 mit 17 Meilen angezeigt wird, und welche an dem Sane-Flusse liegt.

Was eine Gegend an Reitzen darbiethen kann, findet sich hier vereiniget, und zwischen fruchtbaren Feldern und üppigen Weinbergen weidet sich das Auge an dem Farbenwechsel der waldbedeckten Berge, auf denen viele Kirchen und Schlösser

thronen. Schnell verfließt daher die Zeit bis zur ersten Poststation St. Peter, von welcher man auf der hohen Dammstraße bald die Sane mit ihrer Jochbrücke erreicht. Diese hat zwischen gemauerten Landpfeilern 19 Joche aus Eichenholz, die eine 110 Klafter lange und 18 Fuß breite Fahrbahn über einen Fluß tragen, der ein Bild von Unregelmäßigkeit und Verwüstung gibt; denn in einem mehrere hundert Klafter breiten Flußbette rauschet er zwischen den weit gebreiteten Sandbänken kaum bemerkbar hin, doch bey Regengüssen, oder dem Schmelzen des Schnees im Hochgebirge, schwillt er zur furchtbaren Höhe an, und bedroht dann selbst die hoch gedämmte Straße, welche deßhalb mehrere Durchläße hat.

Am jenseitigen Ufer eröffnet sich bald ein enges Thal, dessen Einsamkeit selbst durch den zwar großen, jedoch armseligen Postort Franz nicht verbannet wird, dessen schmale Gasse die baldige Ausführung eines der beyden vorgeschlagenen Abhülfsmittel, nähmlich die Verlegung der Straße, oder die Erweiterung der Gasse, wünschen läßt.

## 21.

Dem von hohen Bergen eng umschlossenen Thale folgend, gelanget man bald zu einer hohen Pyramide von schwarzem Marmor, welche dem Reisenden die Gränzen der beyden Herzogthümer Steyermark und Krain anzeiget, und in einer Aufschrift zugleich Carl VI. verewiget, unter dessen Regierung diese Straße zu Stande kam.

In dankbarer Erinnerung an den Begründer des österreichischen Straßenbaues, betraten wir hier in einer Entfernung von 21 1/3 Meilen von Grätz das Herzogthum Krain, wo uns alsbald ein Meilenstein die Entfernung von Laibach mit 5 11/16 Meilen angab. Von dieser Hauptstadt aus gerechnet, sind die krainerischen Straßen in Meilen und Sechzehntel-Meilen eingetheilt, und mit vierkantig behauenen Steinen bezeichnet, welche 2 Fuß hoch und 1 Fuß breit sind; eine römische Ziffer

druckt die Zahl der ganzen Meilen, die darunter gesetzte arabische hingegen die Sechzehntel aus.

Hier trifft man in kurzen Zwischenräumen mehrere Correctionen der Straße an, welche dem Reisenden durch eine lange Inschrift (1799) kund gemacht werden.

## 22.

Am Fuße des Trajanberges wird die Aufmerksamkeit von einem über die Straße errichteten Portale in Anspruch genommen, an welchem man die architektonisch schöne Bauart und Verzierung mit schwarzem Marmor bewundert.

Mit einer Steigung von 8 bis 10 Zoll erhebt sich die Fahrbahn zu dem Dorfe Trojana hinauf, und schlängelt sich auf der Bergebene mit oftmahligem Steigen und Fallen zu einem Felseneinschnitte hin, welcher in blätterigen Schiefer 4 Klafter tief eingesprengt ist. Diese Bergebene bildet die Wasserscheide, und der Weg senket sich nunmehr ununterbrochen mit einem gleichen Gefälle von 8 bis 10 Zoll bis zu dem nahen Postorte St. Oswald hinab, weßhalb die Frachtwägen ihr Gespann verdoppeln müssen, um diese Anhöhe zu ersteigen.

Von St. Oswald, welches nur eine geringe Zahl von Häusern zählt, folget die mit Kiesschotter gut erhaltene Straße dem engen und düsteren Thale zwischen dichten Laubwäldern bis zur nächsten Poststation Popetsch, in deren Nähe man mit der Aufdämmung eines Straßenzuges beschäftiget war.

## 23.

In Krain bestand damahls und bis zum Jahre 1830 noch die Natural-Straßenfrohne, vermöge welcher das ganze Land entweder Naturalarbeit mit Hand und Wagen zu leisten, oder gedungene Fuhrwerke und Arbeiter so zu stellen hatte, daß auf einen ganzen Bauer oder Hubner jährlich 8 Tage Hand- oder 4 Tage Zugarbeit entfielen, daß für ein Pferd die Ladung mit 5 Kubikschuh Schotter oder Steine gerechnet, und für dasselbe täglich eine Vergütung von 22 Kreuzer, von 11 Kr.

aber für einen Arbeiter aus dem Straßen-Fonde geleistet wurde.

Der nachtheilige Einfluß dieser Frohnarbeiten auf den Straßenstand bestätigte sich durch die That, und war um so erklärbarer, als sie nur in festgesetzten Jahrszeiten, keinesweges aber in den dem Straßenbaue angemessenen Zeiträumen geleistet werden mußten.

Das zur Beschotterung bestimmte Materiale, welches hier größtentheils aus festem Kalkstein besteht, wurde am Straßenrande aufgestellt, und erst auf der Fahrbahn bey der wirklichen Verwendung durch die auf niedrigen Schämeln sitzenden Frohnarbeiter gehörig zerschlägelt.

In dieser Gegend sahen wir nebst mehreren Abtheilungen dieser Arbeiter auch die Maschine zur Einräumung der Straßengeleise mit gutem Erfolge in Anwendung begriffen, einer Maschine, welche zur schnellstmöglichen Ebnung der entstandenen Geleise von dem k. k. Rathe und vormahligen n. öst. Straßenbau-Director J. M. Baumgartner erfunden, und nach seiner im Drucke erschienenen Schrift: „Darstellung einer „Maschine und ihrer Wirkungen zur schnellen und wohlfeilen „Einräumung der aufgeschobenen Fahrgeleise. Wien, 1826“ auch für die Bau-Direction in Krain angefertiget wurde.

Außerhalb Popetsch erweitert sich das enge, einsame Thal zu einer freyen Ebene, und in weiterer Ferne erheben sich mehrere schroffe und tief eingerissene Berge, von denen der Feistritz-Fluß im schnellen Laufe der Ebene zueilet. Eine 72 Klafter lange Brücke mit 25 Jochen aus Eichenholz übersetzet dieses in den weit gebreiteten Sandbänken kaum bemerkbare Gewässer, und zeiget an dem linken Quaderpfeiler folgende Aufschrift:

Unter
dem Laa, Bru, Insp. Berna, Frh. v. Rauber, und dasig, Laa, Bru, Mth, Ein, Joh, Deloti, ist diese Stütze von Fr. Xav. Baraga Laa, Ing. erbauet, im May o. 1778.

Nach einem kurzen Zwischenraume breitete auch die schiffbare Save, Krain's Hauptfluß, ihre ansehnliche Wasserfläche vor uns aus, über welche eine 117 Klafter lange Jochbrücke aus Eichenholz gespannt ist.

Durch eine 6 Klafter hoch aus den Fluthen aufsteigende Stützmauer ist dem Flusse längs der schroffen Felsenwand die Zufahrt in bedeutender Länge abgerungen; die Festigkeit der auf 18 Jochen und 10 Ennsbäumen ruhenden Brücke wird noch durch Hängsäulen, starkes Gehölz und emsige Anarbeitung vermehrt. Bey kleinem Stande zeiget die Save zwischen Sandbänken und unverwahrten Ufern krystallhelles Wasser, das mit mäßiger Geschwindigkeit dem nahen Croatien zueilet, und im weiteren Laufe sich dergestalt vergrößert, daß es sich bey Belgrad als einer der größten Ströme der Monarchie in die Donau ergießt.

An diesem Flusse besteht in dem Herzogthume Krain eine der Bau-Direction untergeordnete Bauaufsicht, welche die zur Beförderung der Schifffahrt erforderlichen Baulichkeiten vorschlägt und in der Herstellung überwachet.

Eine Pappel-Allee und beyderseits angebrachte Fußwege begleiten die geradlinige Poststraße von dem Dorfe Malavaß bis zur Hauptstadt Laibach, deren Schloßberg und Castell in der freundlichen und fruchtbaren Ebene schon von Ferne die Aufmerksamkeit fesselt.

---

## Drittes Capitel.

### Von Laibach nach Triest.

### 1.

Von diesem kegelförmig sich erhebenden Berge erlanget man die beste Uebersicht über die an seinem Fuße kreisförmig erbaute Stadt und die vom Hochgebirge begränzte Ebene, so

wie an der entgegen gesetzten Seite über die weit ausgedehnten Moräste, deren Trockenlegung mit dem glücklichsten Erfolge bewerkstelliget worden ist.

Laibach wird von dem gleichnahmigen schiffbaren Flusse in zwey Theile abgesondert, welche durch zwey gedeckte und zwey offene Holzbrücken mit einander verbunden sind; ungeachtet sich die Bevölkerung nur auf 15000 Seelen beläuft, herrschet durch die hier befindlichen Landes-Behörden und öffentlichen Anstalten dennoch bedeutende Lebhaftigkeit, welche durch die nach verschiedenen Richtungen ausgehenden Straßen noch wesentlich vermehret wird.

Zu den geschichtlich merkwürdigsten Ereignissen dieser schon zur Zeit der Römer bekannten Stadt (Aemona) gehört in neuerer Zeit der Congreß, welcher im Jahre 1821 hier versammelt war, um das tief erschütterte Europa gegen neue Störungen zu schützen, und von dieser Zeit datirt sich auch, nebst mehreren anderen Verbesserungen im Innern der Stadt, vorzüglich die für Laibach so wichtige und erfolgreiche Fortsetzung und Vollendung der Austrocknung der nahen Sümpfe.

## 2.

Diese erstrecken sich nähmlich von der Stadt aufwärts bis gegen die Gebirge von Ober-Laibach, über einen Flächenraum von mehreren Quadratmeilen, und ringsherum von Anhöhen umschlossen, haben die sich sammelnden Gewässer bloß nur gegen den Laibach-Fluß und die Stadt einen Abzug, welcher jedoch theils durch das natürlich geringe, und durch Serpentinen noch mehr verringerte Gefälle, theils durch Mühlwehren im Innern der Stadt wesentlich gehemmt wurde, wodurch diese große Fläche fortan in nassem, culturunfähigen Zustande blieb.

Veranlaßt durch die nachtheilige Einwirkung auf Cultur und Gesundheit, entwarf der gelehrte Abbé Gruber schon unter der unsterblichen Kaiserinn Maria Theresia den Plan zur Trockenlegung dieser Sümpfe, und gründete ihn auf die möglichst schnelle und tiefe Ableitung der Hochwässer des Flusses außer-

halb der Stadt. Zu diesem Zwecke wurde mit einem großen Kostenaufwande oberhalb der Stadt die felsige Hügelkette neben dem Schloßberge 5 bis 6 Klafter tief durchgebrochen, und ein geradliniger breiter Canal ausgehoben, der sich weit unterhalb der Stadt wieder mit der Laibach vereiniget. Dieser Canal, nach seinem Erbauer der Gruber'sche genannt, ist an der Mündung mit einer prachtvoll erbauten Stauschleuße versehen, welche die Hochwässer durch den Canal ableitet, bey gewöhnlichem Stande aber die zur Schifffahrt erforderliche Spannung erhält, und für die nach Neustadtl führende Straße zugleich eine 22 Klafter lange und hoch gewölbte Brücke bildet.

In Uebereinstimmung mit diesem Entwässerungs-Canale, ist aus Veranlassung des Congresses und auf unmittelbaren Befehl des Kaisers, nunmehr auch das Flußbett der Laibach auf eine Sohlenbreite von 16 Klafter regulirt, die unterhalb der Stadt bestandenen Mühlwehren und Krümmungen beseitiget, und die Flußsohle nach einem gleichmäßig vertheilten Gefälle um 5 bis 6 Fuß vertieft worden, zu welchem Zwecke der Fluß mittelst Nothschleußen in den Gruber'schen Canal geleitet, und die durch Breccien und Steinmassen sehr erschwerte Vertiefung nebst der Regulirung und Pflasterung der Ufer bewerkstelliget wurde.

Nach diesen unter der Leitung des Bau-Directions-Adjuncten und damahligen Amtsverwesers Sinn vollendeten Regulirungs-Bauten, mit welchen noch die Tieferlegung der Gruber'schen Schleußenbettung um 2 Fuß verbunden werden soll, ist bereits auch die Durchschneidung der Sümpfe mit Abzugsgräben größtentheils vollzogen, welche die vollständige Erreichung der beabsichtigten Zwecke erwarten lassen, und bey meiner abermahligen Anwesenheit im Herbste 1830 sah ich bereits schöne Kornfelder und Wiesen, Wege und Alleen da angelegt, wo kurz vorher noch schädliche Pfützen waren, und Sumpfpflanzen wucherten.

Schon gegenwärtig bewährt sich der Nutzen dieser Flußregulirung durch die erzielte Senkung des Wasserspiegels, Ver-

mehrung der Geschwindigkeit und Pflasterung der Ufer, wodurch sich nebst der bedeutenden Verschönerung der Stadt, nicht nur die Beseitigung der schädlichen Ausdünstungen, sondern sogar die Hoffnung auf die Eröffnung der Schifffahrt von Laibach bis in die nahe Save ergibt.

In dankbarer Anerkennung der wohlthätigen Folgen dieser auf Staatskosten ausgeführten Unternehmung, hat der Magistrat bey der Gruber'schen Schleuße auf der Theilungsspitze der beyden Gewässer ein Denkmahl errichtet, das mit seiner hohen Pyramide und den nachstehenden vier Aufschriften die Dankgefühle der Bewohner Laibachs der Nachwelt überliefern und erhalten soll:

Quos. ad. Conservandam. Grav. Animi
Memoriam
Ob. Labocensem. Anni CIↃIↃCCCXXI Congressum
Civitas. Destinaverat. Sumtus
Hos. benignissimo
Francisci. Imp.
nutu
ad Reassumendam
Paludis. Derivationem
Impendere Aggressa. est
Anno CIↃIↃCCCXXIII.

---

Qui. Iam. Eminentioni. loco!
Faustum.
Operis. Successum
Lustravere
Franciscus. a. i. et. Carolina. Aug.
XVI. Kal. Sept. CIↃIↃCCCXXV.

---

Tolti. Aggeres.
Aquae Lapsum Reprimentes
et
Purgatus. Fluminis. Alueus
Dum. Regno. Illyriae
Praefuit
Ios. Cam. Baro. Schmidburg.

---

Opus Patriae. Profuturum
Pridem. a. Gabr. Gruber
Inchoatum
Sed. Injuria. Temporum
Interruptum.

---

## 3.

Die um Laibach nur geringe Abwechslung darbiethende Gegend verliert sich bis zur nächsten Poststation Ober-Laibach in eine öde Fläche längs sumpfigen Gründen und einzelnen Waldgruppen, und bey nassem Wetter mag schon mancher Reisende und Fuhrmann mit den heißesten Wünschen nach einer Verbesserung des Straßenstandes in Ober-Laibach angekommen seyn.

Die günstige Lage dieses Marktes an dem schiffbaren Flusse und den beyden Commerzial-Straßen nach dem Hafenplatze Triest und dem berühmten Queckſilber-Bergwerke Idria, verschaffen ihm bedeutende Vortheile, welche durch die Schiffbarmachung der Laibach bis zur Ausmündung in die Save noch einer wesentlichen Vermehrung fähig sind, wobey es als ein seltenes Naturereigniß betrachtet werden kann, daß dieser Fluß, kaum dem Rakonitzerberge entsprungen, schon mit Frachtschiffen sich belastet fühlt.

Bey diesen mächtig aufsprudelnden Quellen erhebt sich auch die Kunststraße längs dem felsigen Bergabhange mit einer Stei-

gung von drey Zoll bis zur Mauth, und ist an der Thalseite mit hohen Stützen und Brustmauern aufgedämmt und versichert. Wegen einer Einsattlung des Bergabhanges vermindert sich sowohl die Steigung, als auch die Höhe der Stützmauern, doch erreicht die Straße bald wieder das Steigungsgesetz von 2 bis 3 Zoll längs dem flachen Bergabhange, und in kurzen Abtheilungen erhob ich dasselbe auch mit 4 Zoll; die Straße folget strenge den verschiedenen, größtentheils sehr kleinen und scharfen Vorsprüngen und Einbiegungen des durchaus felsigen Gebirges, wodurch scharf gebrochene Straßenlinien entstehen.

Die 4 Klafter breite Fahrbahn bildet eine gegen die Thalseite geneigte Ebene, und ist hier in der Regel mit einer 21 Zoll dicken und 30 Zoll hohen Brustmauer, ferner mit Wasseröffnungen und rund bearbeiteten Rad- oder Schleudersteinen versehen.

Durch eine zweckmäßige Benützung der flachen Bergabdachung und der vielen Einbiegungen, wurde die Anlage von eigentlichen Wendungen oder **Plate-formes** gänzlich entbehrlich, wodurch die Straßenlänge abgekürzt, die Baukosten vermindert, und die Befahrung wesentlich erleichtert worden; an zwey Strecken ist die Straße in die tiefen Einbiegungen des Berges hinein und wieder zurück geführt, wodurch aber so sanft gebogene Wendungen entstanden, daß sie weder eine wesentliche Erweiterung der Fahrbahn, noch die gänzliche Aufhebung der Steigung erforderten, indem das günstige Terrain einen Durchmesser von 15 bis 20 Klafter erzeugte.

Der untere Theil dieses flachen Berges ist zu Aeckern und Wiesen benützet, weiter aufwärts aber weiset der steinige Kalkboden jede Cultur zurück, da nur Steinplatten und Felsentrümmer die Bergfläche bedecken.

Gegen die Einsattlung verflächet sich die Bergabdachung noch mehr, und mit einer von 2 bis 3 Zoll wechselnden Steigung, welche sich nur in einer kurzen Strecke auf 4 Zoll erhöht, erreichet die Straße das Wegmacherhaus, und hier hat

sie eine Höhe von ungefähr 800 Fuß mit einer Länge von beyläufig 3000 Klafter erreicht.

Zur Ersteigung dieser Bergstraße nehmen nur die schwer belasteten Frachtwägen eine Vorspann von der Hälfte der eigenen Bespannung, und ein Paar Pferde kömmt nach den gegenwärtig bestehenden Tariffen auf 1 fl. zu stehen, nebst 15 Kreuzer Trinkgeld.

## 4.

Von diesem Wegmacherhause führt die Straße über eine einsame, von melancholischen Nadelwäldern umschlossene Bergebene, senket sich nach einer Viertelstunde 1 bis 1½ Zoll mit dem natürlichen Falle des steinigen Terrains, auf welchem die Straße theils flach angelegt, theils mit niedrigen Stützmauern erhöht ist, und leitet sodann in einer vollkommen geraden Richtung mit einer zwey Fuß hohen Aufdämmung, solidem Grundbaue und rund abgearbeiteten Randsteinen nach dem Postorte Loitsch, der sich in einer weit ausgedehnten Wiesenfläche erhebt, wo die kahlen Anhöhen gar keine Abwechslung gewähren, aber jede Fernsicht hindern.

Sowohl hier als in der Umgegend zog die Construction der Räder an den Wirthschaftswägen mit ihren breiten Felgen und den von den Speichen eingezwängten Haufen, um so mehr unsere Aufmerksamkeit auf sich, als derley Räder auch in Schottland gebraucht, aber in dem trefflichen Werke: „**Essai „sur la construction des routes et de voitures, par „R. Lovell Edgeworth, etc. Paris 1827**“ für unzweckmäßig erklärt werden.

Nebst einer eben so zweckmäßigen als nachahmenswürdigen Benützung der Steinplatten zu dem Hauptgesimse der Häuser, bemerkten wir hier auch eine große Quantität von 12- bis 15-zöllig behauenem Eichen- und Tannenholz, welches von den Bewohnern dieser Gegenden zum Schiffsbaue nach Triest geführt wird, wo sie Colonial-Waren als Rückfracht übernehmen, und größtentheils in Laibach zur weiteren Versendung ablegen, da-

her von Laibach angefangen, eine stärkere Frequenz der Straße zu bemerken ist, indem auch viele Eisenwaren nach diesem Seehafen versendet werden.

Von Loitsch führt die Straße in der beschriebenen festen und regelmäßigen Bauart über die Ebene, fällt dann mit 4 Zoll, späterhin aber mit dem sanfteren, natürlichen Gefälle der flachen Thalebene und wechselt mit kurzen Ansteigungen oder ebenen Strecken. Bey dem Wegmacherhause beginnet eine gleichmäßig vertheilte Senkung der Straße, welche erst in Ober-Planina die Tiefe des Thales erreichet.

Nach einem kurzen Zwischenraume gelanget man nähmlich mit einer Senkung von 2 bis 2 ½ Zoll zu dem Dörfchen Garzharaiz, dessen Dächer mit Hohlziegeln gedecket, und schon nach italienischer Art unter einem stumpfen Winkel erbaut sind. Hier führt die Straße, welche bisher in den westlichen Abhang eingeschnitten ist, mittelst einer dammartigen Einsattlung an die östliche Abdachung hinüber, welche steil empor steigt, und schroffe Kalkwände enthält.

Der Reisende, schon seit langer Zeit nur von kahlen Flächen und Anhöhen umgeben, wird nun durch die schöne Übersicht des üppig grünenden Thales erfreut, welches, von einem Bache durchschlängelt, zu seinen Füßen sich ausbreitet, und mannigfaltige Abwechslungen entwickelt. Die Straße aber führt längs diesen steilen Abhängen und furchtbaren Felsenwänden in vollster Sicherheit dahin, da sie nicht nur mit 8 bis 10 Fuß hohen, und mit einem Drittheile aufgezogenen Stützmauern, sondern auch mit senkrecht stehenden Brustmauern versichert ist, und die Steinmassen der Kraft des Pulvers weichen mußten, wodurch sich imposante Ansichten und Querprofile (**Tab. 1. Fig. 2.**) in langen Strecken ergeben.

Unterhalb des Dörfchens Lipple verflächet sich der schroffe Bergabhang, und zur Erlangung einer geraden Richtung und Senkung gegen Unter-Planina übersetzet die Straße eine Niederung mit einer 8 Fuß hohen Aufdämmung zwischen Steinmauern, die theilweise verschüttet sind; mit gleicher Großartigkeit

ist die Straße auch längs den Häusern angelegt, da sie aus der engen Gasse in den schmalen Zwischenraum verlegt worden, der sich zwischen der Häuserreihe und dem Bergabhange vorfand, und hier ist die Fahrbahn in regelmäßiger Anlage und mit einem großen Kostenaufwande mehrere hundert Klafter lang durch 18 bis 24 Fuß hohe Stützmauern geführt, welche nicht selten über die anstoßenden Hausdächer empor ragen.

5.

Indem man auf dieser Straßenanlage nach Ober-Planina gelangt, verfolgt man in der weiteren Fortsetzung den Bergabhang bis zu einer 8 Klafter hohen Aufdämmung, mittelst welcher die Fahrbahn das tiefe Thal übersetzet, um den jenseits liegenden Berg im Zickzack zu ersteigen. Diese Aufdämmung ist 40 Klafter lang, mit einem Canale versehen und die Böschung mit niedrigen Weiden und Pappeln bewachsen.

Einen schmalen Fußweg verfolgend, gelangten wir von der Straße nach wenigen Schritten in eine enge, von hohen Bäumen verfinsterte Thalschlucht zu einer Sägemühle und dem merkwürdigen Ursprunge der Unz. Ringsherum von hohen Felsenmassen und dicht belaubten Bäumen bis auf eine Breite von einigen Klaftern eingeschlossen, erhebt sich im Hintergrunde eine senkrecht aufsteigende Felsenwand zu einer Höhe von mehr als 200 Fuß mit horizontal liegenden, dünnen Schichten, und rauschend stürzen die Gewässer der Unz aus einer finsteren Höhle hervor, in welche ich jedoch nur einige Klafter einzudringen vermochte. Nach Besichtigung der nahen Ruinen des Schlosses Neuhäusel, wovon der runde Wartthurm dem Zahne der Zeit noch Jahrhunderte zu trotzen vermag, kehrten wir wieder zur Straße zurück, welche sich unmittelbar von der steigend angelegten Aufdämmung anfänglich mit 4 Zoll, nach einer kurzen Strecke aber mit 3 Zoll über den steinigen und flachen Bergabhang bis zur ersten Wendung erhebt, welche um eine günstig gelegene Einbiegung des Berges im weit geschwungenen Bogen und mit Beybehaltung der Breite und Steigung herum führt.

Weniger günstig zeigt sich das Locale für die zweyte Wendung, da deren Durchmesser zwischen den beyden Straßenzügen nur 4 Klafter beträgt, wodurch eine Erweiterung der Fahrbahn bey der Umwendung auf 7 Klafter, und zu diesem Zwecke 7 bis 9 Fuß hohe Felsensprengungen erforderlich wurden. Von dieser mit 2 Zoll steigenden Wendung ist die Straße in einer bedeutenden Länge in die Felsenwand eingebrochen, und windet sich über die flach geböschte Bergfläche mit 6 Mahl zurückführenden Wendungen hinauf, wodurch sich ein imposanter Anblick ergibt, der um so größeren Reitz erlanget, wenn man sie lebhaft befahren, und das Fuhrwerk in ganz entgegen gesetzten Richtungen dennoch das nähmliche Ziel erstreben sieht. (**Tab. 1. Fig. 3.**) Der größte Theil dieser Wendungen ist bey den günstigen Local-Verhältnissen mit einem innern Durchmesser von 5 bis 6 Klafter mit verhältnißmäßiger Verbreiterung der Fahrbahn und mit Verminderung der Steigung angelegt, welche auf 3 Zoll geregelt ist, und sich nur oberhalb der vierten Wendung für eine kurze Strecke auf 3 ½ und 4 Zoll erhöht.

Hier verdient auch die Veranlassung dieser Gefällsänderung, nähmlich der Einschnitt, beachtet zu werden, welcher durch die vorspringende Felsenmasse 18 Fuß tief und in der ganzen Straßenbreite 15 Klafter lang mit Pulvergewalt ausgesprengt wurde.

In der Regel sind die Stützmauern aus trocknem Steinmauerwerke hergestellet, und mit einem Drittheile der Höhe aufgezogen, die Brustmauern aber stehen senkrecht auf denselben; die Grundlage der Straße besteht aus Bruchsteinen mittlerer Größe ohne regelmäßiger Verbindung, und erstrecket sich über die ganze Straßenbreite.

Längs der sanft abgedachten Bergfläche führt die Straße theils mit Erdböschung, theils mit niedrigen Stützmauern und größtentheils mit Randsteinen versichert, zur fünften Wendung, bey welcher der innere Durchmesser sich bis auf 4 Klafter beschränket, die steigende Fahrbahn aber mittelst 10 Fuß hoher Felsensprengung bis auf 8 Klafter erweitert ist.

Nach einem kurzen Zwischenraume erreichet man endlich die sechste oder letzte Wendung, welche mit Bedachtnahme auf die ungünstigen Local-Verhältnisse vollkommen kunstgemäß angelegt ist, indem sie bey der parallelen Zu- und Abfahrt, einem innern Durchmesser von 5 Klafter, und einem horizontalen Umwendplatze sich bis zu einer Länge von 10 Klafter und einer Breite von 15 ½ Klafter ausdehnt. Zur Erlangung dieses beträchtlichen Raumes (Tab. 1. Fig. 4.) war an der Thalseite die Aufführung einer 8 Fuß hohen Stützmauer nothwendig, und mit Verwunderung beobachtet der Reisende die 18 Fuß hoch senkrecht abgesprengten Felsenwände, von welchen ihm folgende Aufschrift entgegen schimmert:

**Ex auctoritate et munificentia**
**Francisci I. Austr. Imp.**
**Parentis. Patriae**
**Ordines Carniolae**
**Viam hanc**
**Construendam. curaverunt**
**ab. a. M.D.CCXCVIII. ad. a. M.D.CCC.**

## 6.

Von dieser Wendung erhebt sich die Straße mit der natürlich sanften Steigung der bereits erreichten Einsattlung, und führt am Rande einer kraterähnlichen Vertiefung vorüber, welche aus Felsen und Steingerölle bestehend, sich bis zu einem Durchmesser von 80 Klafter und einer so bedeutenden Tiefe erstrecket, daß selbst die hohen Tannenbäume, mit denen sie besetzet ist, nicht vorragen. Bey dieser merkwürdigen Einsenkung, welche sich übrigens in diesem an derley Natur-Erscheinungen sehr reichen Lande und am Karstgebirge noch häufig wiederhohlt findet, hat diese Bergstraße eine Länge von 2000 Klafter mit einer senkrechten Höhe von ungefähr 500 Fuß über der Fläche des Thales erreichet, und die hier stehende Meilensäule weiset zugleich die Länge bis Ober-Laibach mit 4 Meilen aus.

In dieser Distanz ist der vormahls bestandene steile und

gefahrvolle Gebirgsweg durch einen durchaus neuen kunstmäßig angelegten Straßenzug beseitiget worden, der weniger durch seine erstiegenen Höhen und zierlichen Anlagen, als durch seine solide Bauart und geringen Steigungen die dankbare Aufmerksamkeit der Reisenden verdient. Hierbey sind die günstigen Local-Verhältnisse mit großer Umsicht benützt, und das Gesetz der Steigung von 3 Zoll nach Maßgabe der Umstände theils vermindert, theils auf 4 Zoll vermehrt worden; die Construction gewährt durch den soliden Grundbau und das vorhandene Kalkmateriale genügende Festigkeit, so wie die, obgleich nur trocken, ohne Mörtel aufgeführten Stützmauern beruhigende Sicherheit verschaffen, und auch die Wendungsplätze dem schwersten Fuhrwerke kein wesentliches Hinderniß entgegen stellen, welchem es übrigens genüget, die eigene Bespannung in Planina bloß um die Hälfte zu vermehren, während für die zweyspännigen Frachtwägen eine Vorspann entbehrlich wird.

Man übersetzet nunmehr diese 4 Meilen lange Gebirgskette mit voller Bequemlichkeit, und findet sich zur dankbarsten Erinnerung an den hohen Gründer dieses am 1. September 1799 feyerlich eröffneten Straßenzuges hingerissen, und zugleich zur Würdigung der Verdienste des auch durch seine Schriften über den Straßenbau und die Schiffbarmachung der Ströme bekannten damahligen k. k. Landesbau-Directors, Herrn Joseph Schemmerl Ritter v. Leythenbach, aufgefordert, welcher dieses wichtige Unternehmen schon zu jener Zeit bewerkstelligte, als für den Straßenbau über Gebirge kaum die Bahn gebrochen, und der inländische Ingenieur daher bloß auf sein eigenes Talent beschränket war.

Je mehr man sich dem Übergangspuncte nähert, desto mehr entwickelt sich die Übersicht der Gebirgskette, bey dem Wegmacherhause aber beginnt die Straße ihren Fall in die jenseitige Abdachung und zwar in einer kurzen Strecke mit 8 Zoll, um sich sodann über einen durchstreichenden niedrigen Rücken mit 6 Zoll wieder zu erheben, und nach abermahliger gleicher Senkung wieder eine mäßige Anhöhe mittelst einer Aufdäm-

mung zwischen 9 Fuß hohen Quadermauern mit 4 Zoll zu ersteigen.

Auf diesem Hügel trennt sich eine Commerzialstraße nach dem durch seinen periodenweise an- und ablaufenden See berühmten Cirknitz, und seit dem Jahre 1830 ist an diesem Scheidungspuncte ein Wachhaus erbaut, von welchem aus ein Militär-Piquet die Sicherheit dieser öden Gebirgsgegend erhält. Die Hauptstraße fällt wieder mit 6 Zoll, späterhin aber nur mit dem natürlichen Gefälle des Terrains, und nach allen Seiten hin hatten wir nur die Aussicht nach kahlen, wenig bewaldeten Bergflächen, aus deren Mitte sich in geringer Entfernung von einem verfallenen Schlosse der Markt Adelsberg erhebt.

## 7.

Der Jahrmarkt hatte eben einen großen Zusammenfluß von Menschen herbey geführt, welche im lebhaften Drängen und Treiben ein Gemählde der mannigfaltigsten Nationaltrachten und ein Gewirre der verschiedenartigsten Dialecte darbothen.

In Adelsberg wird schon häufig italienisch gesprochen; hier ist zugleich der Sitz eines Kreisamtes, und in der Nähe die berühmte Tropfsteinhöhle, zu deren Besichtigung wir noch diesen Abend durch Bestellung der Führer die nöthige Anstalt trafen. Die aufgehende Sonne des nächsten Tages fand uns bereits auf dem Wege dahin, und nach einer Viertelstunde hatten wir den kahlen Felsenhügel erreicht, der mit einer weiten Felsenspalte die eilende Poick verschlingt, mit einer höher gelegenen aber den Wanderer in seine labyrinthischen Gänge aufnimmt, welche hier durch ein Gitter verschlossen sind.

Die Höhle ist bey dem Eintritte von mäßiger Höhe, und zur Linken erblicket man tief unten im gähnenden Schlunde die brausende Poick; mit Einem Mahle eröffnet sich der mächtige Dom zu einer Länge von mehr als 60 Klafter und einer Höhe von 100 Fuß. Ein hundertfach wiederhallendes Getöse verkündet das tief unten fließende Gewässer, und hingerissen von dem Zauber dieses Naturwunders wird man noch durch das steinerne Denk-

mahl überraschet, das seit einigen Jahren errichtet worden, und seine erhabene Bestimmung in der festlich beleuchteten Aufschrift ausspricht:

**Franz I.**
**Kaiser von Oesterreich**
**der Gerechte, der Gütige,**
**der Weise**
**Stand den 18. May 1816 hier**
**Und besah diesen unterirdischen Schauplatz**
**der wirkenden Natur.**

---

**Joseph Ritter v. Löwengreif, k. k. Kreis-Cassier, hat dieses mit innigstem Gefühle der Unterthansliebe und Ehrfurcht der Mit- und Nachwelt bemerkbar gemacht.**

Eine bequem angelegte Stiege von 39 steinernen Stufen führt zu den rauschenden Fluthen hinab, und jenseits des Steges mit 72 Stufen wieder an der steilen Felsenwand hinauf. Bis zu dem Jahre 1819 war diese Höhle nur bis hieher bekannt, bis es den thätigen Bemühungen des Kreis-Cassiers v. Löwengreif gelang, auch an das jenseitige Ufer vorzudringen, und hierdurch einen neuen, bey weitem größeren Theil der Unterwelt zu entdecken. Sie zieht sich hier bisweilen bis auf wenige Klafter zusammen, und wird niedrig, zuweilen erweitert sie sich wieder zu großen Sälen; die Wände bestehen durchgehends aus Kalktropfstein, und Millionen von großen und kleinen Zapfen hängen von der Decke herab, oder reichen wie Säulen bis an den Fußboden, der ebenfalls weißer, flimmernder Stein ist, oder scheinen Gewächsen ähnlich, aus der Erde entsprossen zu seyn. Hier steht eine kolossalische Säule, die das Gewölbe zu stützen scheint, dort glaubt man einen musselinenen Fenstervorhang zu erblicken, so leicht ist der Faltenwurf, so dünn und weiß dieses Steingewebe, und als ob eine menschliche Hand es geord-

net, ist der Rand mit einem rothen Streifen regelmäßig und zierlich eingefasset.

Sehr viele Ähnlichkeit mit einer Kanzel hat eine Säulengruppe, und recht passend stellte sich ein Führer hinauf, und fing eine laut schallende Predigt an.

Diese Säulen und Zapfen sind durchaus weiß, hell und durchsichtig, und geben bey dem Anklopfen oder Anschlagen einen lauten Glockenton; die Führer, die überhaupt die Merkwürdigkeit dieser Höhle nach italienischer Art sehr zu erheben wissen, hatten auch bey mehreren Säulengruppen hölzerne Schlegel bereit, mit denen sie ein helltönendes und harmonisches Geläute hervorbrachten.

Schauerlich schön war es anzusehen, als die Führer die groteskesten und schroffesten Felsen- und Säulenpartien an den passendsten Puncten mit ihren großen Fackeln beleuchteten, wodurch sich bald scharf abgeschnittene, bald sanft vertuschte Bilder in der mannigfachsten Abwechslung darstellten.

Wir kamen bis zu dem sogenannten Vorhange, und hatten innerhalb 2 Stunden noch nicht die ganze Ausdehnung der bis jetzt bekannten Grotte erreicht, die sich gegenwärtig bis zu dem noch nicht überstiegenen Gewässer auf eine Länge von 1205 Klafter erstrecket.

Eine portalähnliche Verengung führt seitwärts wieder in neue Säle und Gemächer dieses unterirdischen Zauberpallastes, und entwickelt auch hier die mannigfaltigsten Gestaltungen im reichsten Brillantenschmucke, deren nähere Beschreibung, wäre sie mir auch möglich, mich doch zu weit von meinem Ziele hinwegführen würde.

Mit den angenehmsten Erinnerungen erfüllen mich gegenwärtig die Ansichten und Zeichnungen, welche der k. k. Kreis-Ingenieur Aloys Schaffenrath an Ort und Stelle aufnahm, und die bey ihrer getreuen und richtigen Darstellung um so mehr einen geübteren Griffel verdient hätten, als auch die, diesen drey Heften beygefügte Erklärung des k. k. Gubernialrathes und ehemahligen Kreishauptmannes, Franz Grafen von

Hohenwart (Wien 1830) für jeden Freund der Natur von hohem Interesse ist.

Zu Pfingsten wird jährlich in der Ferdinandsgrotte bey einem großen Zusammenflusse von Menschen aus allen Gegenden, und bey reicher Beleuchtung, ein Volksfest mit Musik und Tanz gefeyert, der reine Ertrag, so wie auch die zu jeder Zeit mit 30 Kreuzer festgesetzte Eintritts-Taxe, zur Verbesserung der Wege, Geländer und Stiegen verwendet, und hierdurch das Andenken an den Besuch des jüngeren Königs von Ungarn und Erzherzogs Kronprinzen auf eine eben so nützliche als angenehme Art gefeyert, welches überdieß noch durch ein steinernes Monument und folgende Aufschrift bewahret wird:

**In diese Grottenhalle**
**Wie Zauber anzuschauen,**
**Wo sich vom Tropfenfalle**
**Viel mächt'ge Säulen bauen,**
**Trat ein aus fernem Land**
**Manch hoch Erhab'ner schon,**
**Vor Allen**
**Ferdinand**
**Der hohe Kaisers Sohn,**
**am 17. August**
**1819.**

---

**Huber, sculpsit.**
**Löwengreif, posuit.**

Wie aus einem Traume erwachend, traten wir nach 4 Stunden wieder an das Tageslicht; verschwunden waren die Brillantensäle, und nur kahle Felsenhügel umgaben uns, welche in ihrem Innern ohne Zweifel noch einen großen Reichthum an weit fortlaufenden Felsengängen und Grotten enthalten, wodurch sich auch die großen Vertiefungen und Löcher in der Umgegend und am Karst erklären lassen.

8.

Die Oberwelt dagegen ist in Adelsberg's Umgebung nur stiefmütterlich betheilt worden, denn die kahlen Bergwände und steinbedeckten Flächen lohnen selbst die angestrengteste Cultur nur mit geringer Ausbeute und haben nicht selten die Gewalt der Bora zu erleiden, weßhalb man hier und in Prewald schon flache Dächer mit schweren Hohlziegeln findet.

Mit einigen gähen Steigungen durchzieht die Straße ein enges, trauriges Thal, dessen Bergabdachungen mit Laubgebüsche und magerem Grase nur spärlich bewachsen sind, und bloß der kleine Ort Seneschitz brachte einige Abwechslung in diese einsame Gegend. Abermahls eine mäßige Anhöhe ersteigend, führt die Straße dann längs einer sanft geböschten Berglehne mit einer neuen Anlage, die rücksichtlich der Brustmauer von der gewöhnlichen Art abweichet, da sie (Tab. 1. Fig. 5.) nach einer Länge von 12 Fuß eben so große Zwischenräume mit einigen Randsteinen eröffnet, wodurch zwey wesentliche Bedingungen des guten Straßenstandes, nähmlich ungehinderter Wasserabzug und freyer Zutritt der Luft, erfüllet werden.

Nach einem kurzen Zwischenraume erreichet man die Gränze des Herzogthums Krain in einer Entfernung von 11 Meilen von Laibach, und betritt das Küstenland $2^{1}{}^{3}/_{16}$ Meilen von der Haupt- und Hafenstadt Triest.

9.

Auch im Gouvernement des Küstenlandes ist die Straßenlänge in Meilen und Sechzehntelmeilen eingetheilt, die ersteren sind durch hohe, hölzerne, grün angestrichene Säulen bezeichnet, die Unterabtheilungen aber durch 2 Fuß vorragende und 14 Zoll breite Steine angegeben, auf welchen die Meilenzahl in römischen, die Unterabtheilung aber in arabischen Ziffern zu entnehmen sind, wovon ich die Höhe der ersten mit $3^{1}/_{2}$ Zoll, und der letzten mit $2^{1}/_{2}$ Zoll erhob.

In einer niedrigen Thaleinsattlung gibt ein Dörfchen schon einen Vorgeschmack der italienischen Culturart, indem

der Weinstock längs den Rändern der Felder laubenförmig gezogen, und zu diesem Zwecke Ulmen- und Weidenbäume in regelmäßigen Linien und Entfernungen gepflanzet sind, an welchen sich die Reben hinauf ranken, und guirlandenförmig weiter ziehen.

Mitten aus der hoch liegenden Heide erhebt sich Sesana mit seinem bis zur obersten Spitze aus Quadern zierlich erbauten Kirchthurme; doch außerhalb dieses großen Dorfes ist beynahe jede Spur von Fruchtbarkeit verschwunden, Millionen von großen und kleinen Felsentrümmern bedecken die kahle Fläche, und nur kümmerlich wuchern einzelne Gebüsche und Grasbüschel zwischen den Steinen, oder in den Vertiefungen, die sich hier häufig vorfinden, und auf unterirdische Höhlen schließen lassen.

Alle diese lose herum liegenden Steine tragen bey ihrer Abrundung und häufigen Durchlöcherung die unverkennbarsten Beweise einer großen Wasserrevolution an sich, doch selbst in diese Steinwüste ist menschliche Industrie vorgedrungen, und mit Bewunderung sieht man die wenigen Plätzchen, auf welchen das Gras kümmerlich zu keimen vermag, mit Steinmauern umschlossen, und sogar junge Baumpflanzungen angelegt, welche Gedeihen versprechen.

Für den Straßenbau kann es dagegen keine günstigere Gegend und Localität geben, und obgleich auch hier, wie in Krain, noch im Jahre 1827 die Naturalfrohne statt fand, zeigte sich doch schon damahls ein sehr guter Straßenstand mit eben so fester Fahrbahn als rein erhaltener Convexität, und man war so eben beschäftiget, die Fahrbahn nach geraden Linien auf 30 Fuß zu erweitern, wobey die Seitengräben selbst durch die Felsenplatten durchgebrochen wurden.

## 10.

Nachdem wir die ringsherum verschränkte Mauthstation in Opchina passirt hatten, langten wir bald bey dem einzeln stehenden Wirthshause am Petersberge an, und ein freudiger

Schauder durchbebte uns nun bey dem Anblicke der unbegränzten Meeresfläche, der Stadt Triest und einer Unzahl von großen und kleinen Schiffen.

Unersättlich hing das Auge an der gränzenlosen blauen Fläche, und die reinste Abendsonne spiegelte sich in den Fluthen, die nur von leisen Lüften sanft geschaukelt wurden; ein Wald von Masten, eine Stadt von Schiffen lag zu unseren Füßen, und ein treffliches Fraunhofer'sches Fernrohr zeigte uns das geschäftige Treiben in dem Hafen, und die auf hoher See dahin segelnden Fahrzeuge.

Wie mit einem Zauberschlage ist auch der Charakter der Gegend schnell verändert; die üppigste Vegetation pranget an dieser südlichen Abdachung des kahlen Karstgebirges, dunkle Eichengruppen wechseln mit stufenförmig angelegten Weingärten, mit Kastanien- und Feigenbaum-Pflanzungen ab, und die Reitze dieser amphitheatralisch sich erhebenden Landschaft werden durch eine große Zahl zerstreuter Land- und Gartenhäuser noch ungemein erhöht.

Die steil hinab führende alte Bergstraße verringerte jedoch diesen Hochgenuß wesentlich, da sie bey ihrem großen Gefälle von 10 bis 14 Zoll die vollste Aufmerksamkeit in Anspruch nahm, und von schweren Frachtwägen selbst mit der dreyfachen Bespannung nur mühsam erstiegen werden konnte, da sie überdieß noch bedeutenden Auswaschungen und Verlusten an Materiale ausgesetzt war, und dasselbe, durch die gesperrten Räder stets aufgerissen, nie zur festen Bindung kam.

Mit dem sehnlichen Wunsche nach einer baldigen Ausführung des angetragenen neuen Straßenbaues, langten wir am Fuße des Berges bey der Mauth an, und auf dem Wege zur **locande grande** erregten die regelmäßigen breiten Straßen mit dem schönen Pflaster, der große Canal mit seinen Kauffahrteyschiffen, und endlich der lärmende Corso, nebst vielen anderen Gegenständen, im vollen Maße unsere Aufmerksamkeit, bis alles dieß durch die entzückende Aussicht nach dem Hafen und über die unbegränzte Meeresfläche wieder verdrängt wurde.

Unter einer Unzahl von großen und kleinen Schiffen, die den Hafen erfüllten, zog die hoch aufwirbelnde Rauchsäule sogleich die Blicke nach dem Dampfboote hin, das so eben mit Blitzesschnelle den Hafen erreicht, und bey dem **Molo S. Carlo** geankert hatte, während zwey weit hinaus gedehnte Schaumlinien den eben zurück gelegten Weg noch lange Zeit bezeichneten.

## 11.

Im Jahre 1821 war die Carolina das erste Dampfschiff in Triest, welches zur regelmäßigen Ueberfahrt nach Venedig verwendet, seit dieser Zeit aber noch durch zwey vermehrt wurde, wovon die Erzherzoginn Sophie sich durch Größe und zierliche Bauart vortheilhaft auszeichnet. Ich hatte damahls, so wie im September 1830 Gelegenheit, mich von dem großen Nutzen dieser Anwendung des Dampfes zu überzeugen, einer Erfindung, welche sich seit dem kurzen Zeitraume, als zu Anfange dieses Jahrhunderts das erste Dampfschiff vom Stapel lief, bereits über die ganze civilisirte Welt verbreitet und für die menschliche Industrie eine neue Epoche eröffnet hat.

In dem Hafen und auf den Schiffen herrschte damahls, als ich mich zur ersten Ueberfahrt anschickte, noch volle Regsamkeit, und ein lautes Gewirre belebte den Molo, bis die nahe Stadtuhr die zwölfte Stunde schlug, die Anker der Carolina gelichtet wurden, und die beyden Räder mit voller Kraft in die wogende See griffen. Nun ging es hinaus in die weite Ferne, immer unscheinbarer wurden die schimmernden Lichter der Schiffe und Häuser, bis uns endlich nichts als Finsterniß umgab. Ein Theil der Reisenden suchte sein Heil in den elegant eingerichteten Cajüten und Schlafstellen, während die Mehrzahl sich der schönen Nacht auf dem Verdecke erfreute, auf dem ich 45 Schritte in der Länge, und 10 Schritte in der Breite zählte. Nur leise Lüftchen bewegten die blaue Meeresfläche zu kräuselnden Wellen, doch kaum zeigte sich in östlicher Ferne der grauende

Tag und der Vorsprung Istriens zurück getreten, als auch die Winde mit stets wachsender Kraft dem Schiffe entgegen stürmten und das Meer zu hoch aufspritzenden Wellen sich erhob; doch als wäre das ruhigste Wetter, durchschnitt das Dampfboot das sturmbewegte Meer, ohne die Richtungslinie auch nur im geringsten zu ändern, welche der wie angeschmiedet am Steuerruder und dem Compasse sitzende Steuermann mit sicherer Hand bestimmte. Immer heller wurde der Lichtstreif am fernen Horizonte, und in goldenen Streifen ergoß sich das anbrechende Licht über die Wasserfläche, die wie vergoldet vor uns lag; endlich stieg die Himmelskönigin selbst im vollen Strahlenkranze auf aus der Tiefe des Meeres, und spendete Licht und Wärme dem neu gebornen Tage. Nichts als Himmel und Wasser vor Augen, lenkte der Steuermann das Schiff in gerader Richtung durch die hoch gethürmten Wellen, endlich zogen am fernen Horizonte dichte Wolken auf, sie gestalteten sich zu dichteren Massen, und bald ließen die bestimmter begränzten Umrisse eine Gebirgskette erkennen; ein weißlicher, stets deutlicher hervortretender Punct wurde zum Flecken, dann zur größeren Fläche, und nach einer Stunde erkannten wir schon die einzelnen Gebäude der Lagunenstadt, die mit ihren Kuppeln und Palläſten sich stolz aus den Fluthen des Meeres erhob. Eben verkündigten die ehernen Männer am Marcusplatze die zehnte Stunde, als wir im Angesichte des alten Dogenpallastes beylegten, ohne bey dieser stürmischen Fahrt eine andere Ungemächlichkeit als die gewöhnlichen Kopf- und Magenbeschwerden erlitten zu haben.

Die Carolina legte noch an demselben Abende den Weg nach Triest innerhalb 8 Stunden zurück, und hatte sich bey der festgesetzten Gebühr von 8½ Gulden für eine Person im Hintertheile und 5½ Gulden im Vordertheile eines stets wachsenden Zuspruches zu erfreuen.

## 12.

Seit Erhebung zum Freyhafen durch Kaiser Carl VI. im Jahre 1719 hat sich Triest zu dem wichtigsten Hafen der

östreichischen Monarchie empor geschwungen, und steht beynahe mit allen Handelsplätzen der alten und neuen Welt in Verbindung, daher auch hier ein großer Zusammenfluß von Fremden, und ein immer lebendiges Drängen und Treiben mit einem lauten Gewirre der verschiedenartigsten Nationaltrachten und Sprachen zu bemerken ist.

Der blühende Zustand dieser reichen Handelsstadt hat an der günstigen Lage gegen die inneren Provinzen und die Hauptstadt der Monarchie eine sichere Grundlage, und bewährt sich insbesondere auch in technischer Beziehung an den öffentlichen und den Privatgebäuden. Vor Allem zieht das Theater, die Börse und der Pallast Carciotti die Aufmerksamkeit auf sich, und eine neue Zierde erhält diese Stadt durch die Kirche S. Antonio, welche nach dem Entwurfe des k. k. Herrn Hofbaurathes und Directors der Architekturschule an der Akademie der bildenden Künste, Peter Nobile, mit einem Kostenaufwande von mehr als 200000 Gulden an der Stelle der abgebrochenen alten, neu erbauet wird. Von diesem, des Erbauers des neuen Burgthores in Wien würdigen Gebäude wurden bey unserer Anwesenheit im Jahre 1827 die Grundmauern mit vortrefflichen Steinblöcken auf eichene Pfahlwerke gelegt, und im Spätherbste 1830 erhob sich dieser auf Kosten der Stadt prachtvoll erbaute Tempel bereits hoch über alle Nebengebäude, und die einfach schöne Fronte mit Säulen und zwey Thürmen, bildet einen imposanten Schluß des großen Canales, welcher von der unsterblichen Maria Theresia im Jahre 1752 angelegt wurde, und stets mit Kauffahrteyschiffen bedecket ist.

Ungeachtet sich die Zahl der Einwohner, die im Jahre 1758 nur 6424 betrug, gegenwärtig schon auf 36000 vermehrt hat, sieht man doch fortwährend neue Häuser mit gesteigerter Schönheit entstehen, wobey in der Regel die zierlich bearbeiteten Quadersteine bis in das erste Stockwerk hinauf reichen, und die äußeren Mauern mit Öhlanstrich versehen sind.

Eben so thätig ist man mit der Beendigung des neuen

Straßenpflasters beschäftiget, wovon die Fahrbahn durchaus concav, die beyderseitigen Fußwege aber gewöhnlich um 2 bis 3 Zoll erhöht und mit einer unmerklichen Neigung gegen die Fahrbahn angelegt sind.

Diese ist mit rein bearbeiteten 3 bis 4 Fuß langen, 18 Zoll breiten und 10 Zoll dicken Platten aus festem Sandstein nach Diagonal-Linien gepflastert, welche sich in der Mitte der Bahn rechtwinkelig durchschneiden; die eben so großen und zuweilen noch ausgedehnteren Platten der Fußwege liegen aber rechtwinkelig mit der Gassenlinie, und sind von dem Straßenpflaster nicht nur durch einen 6 Zoll breiten Streifen stehend eingesetzter Platten, sondern zuweilen auch noch durch Steine abgesondert, welche auf dem Fußwege stehen, und rund oder achteckig gestaltet sind.

Der Leser erhält durch viele eben so ausführliche als richtige Beschreibungen dieser Seestadt, insbesondere aber durch die: **Descrizione della fedel. città e porto franco di Trieste .... di Girolamo Conte Agapito; Vienna 1830**; genaue Uebersicht von den hier bestehenden öffentlichen Anstalten, Handelsverbindungen und Kunstmerkwürdigkeiten, und wird überdieß zugleich von dem kurzen Zeitraume in Kenntniß gesetzt, in welchem sich Triest unter Östreich's Schutz von einem kaum nennenswerthen Städtchen zum berühmten Handelsplatze empor schwang.

## 13.

Allein reich ausgestattet für den Seehandel, war dagegen die Handelsverbindung mit den innern Provinzen des weiten Kaiserreiches noch wesentlichen Hindernissen durch die steilen Bergstraßen ausgesetzet, wovon jedoch jene bey Planina, Ober-Laibach, Gonowitz und dem Platschberge bereits durch neue Anlagen beseitiget sind; doch der nächste und größte Vortheil für die Stadt und das Land geht aus der im Jahre 1830 vollendeten Kunststraße von Triest über den Opchina hervor. Es erübriget daher nebst einigen Hügeln nur noch die Abbauung des

höchsten und schwierigsten Berges, nähmlich des Semring in Österreich, um in der 70 Meilen großen Entfernung von Wien nach Triest dem Productenverkehre jenen Vorschub zu verschaffen, der den inzwischen liegenden Hochgebirgen, und dem jetzigen Stande der Baukunst und Mechanik angemessen erscheint.

Im Anfange des vorigen Jahrhunderts erbaute Kaiser Carl VI. diese Handelsstraße größtentheils in neuen Linien, oder verbesserte die alten, und die zahlreichen Monumente verkündigen die Bewunderung, die man damahls diesen Bauwerken zollte; allein das Jahrhundert hatte sein Ende noch nicht völlig erreicht, so stellten dieselben sich schon als mangelhaft dar, und Carl's Enkel ließ den größten Theil der Gebirgsstraßen mit kunstmäßigen Anlagen erneuern, und an den übrigen Strecken wichtige Verbesserungen vornehmen, daher der Opchina und Semring die lange Reihe von Kunststraßen würdig schließen werden, die auf Befehl Franz des Ersten zwischen Wien und Triest hergestellt wurden, und zugleich ein bleibendes Denkmahl der fortschreitenden Kunst sind, bis in jene Zeiträume, wo eine gesteigerte Kunstbildung abermahls eine Umstaltung erfordern wird.

Da der Handelszug nach den nördlichen Provinzen vorzugsweise die Beachtung erheischet, so konnte der von dem Magistrate begonnene Straßenbau nach dem westlich gelegenen Prosecco in keine Anwendung kommen, es blieb daher bey der Bestimmung des Übergangspunctes bloß die Wahl zwischen dem gegenwärtigen Zuge nach Opchina, und dem östlicher gelegenen monte spagato, welcher den neuen Straßenzug in Seneschitz mit der alten Straße wieder vereiniget hätte; das Gewicht der ökonomischen Vortheile, verbunden mit andereu bedeutenden Rücksichten, entschied für den ersten, und noch im Jahre 1827 erfolgte die Baubewilligung nach den von der küstenländischen Bau-Direction verfaßten Bauentwürfen und Kostenberechnungen. Die Ausführung wurde in den nächst folgenden drey Jahren im Wege der öffentlichen Versteigerung unter der unmittelbaren Leitung des Herrn Landes-Bau-Directors, Grafen v. Huyn,

bewerkstelliget, und der neue Straßenzug schon im Sommer 1830 der allgemeinen Befahrung eröffnet.

Bey der Höhe des Berges von 1110 Fuß über der Meeresfläche, wovon die Höhe der Stadt mit ungefähr 40 Fuß abzuschlagen ist, dehnt sich die neue Straßenanlage bey dem streng beobachteten Steigungsgesetze von 3 Zoll bis zu einer Länge von beynahe 5000 Klafter aus, und die Vortheile des Terrains sind mit einer solchen Umsicht benützet, daß ungeachtet dieser bedeutenden Ausdehnung, nur eine einzige Wendung nothwendig geworden, und der Straßenzug daher einen Winkel beschreibt, der, den Wendungen des Gebirges folgend, von Triest gegen Osten führt, und sich von der Plateforme sodann nach Westen gegen den Scheitelpunct am Petersberge zurück wendet.

Die Straße ist durchaus mit einer Steigung von 3 Zoll in jeder Currentklafter angelegt, und dieses Gesetz in der ganzen Länge mit vorzüglicher Genauigkeit beobachtet, die Breite der Fahrbahn beträgt 32 Fuß, welche sich mit der 2 Fuß dicken Brustmauer, und der 2 Fuß breiten Grabeneinfassung zu einer Gesammtbreite von 36 Fuß vermehrt.

In der oberen Hälfte ist die Straße längs einer ziemlich steilen Abdachung durchaus in Kalkfelsen und Sandstein gesprengt, in den unteren Abtheilungen kommen nur wenige Felsensprengungen vor, da die Straße theils in hohe Erdwände eingeschnitten, größtentheils aber auf dem sanft geböschten Auslaufe des Gebirges frey aufgedämmt, und zwischen den Weingärten und Häusern geführt ist.

Längs der Bergseite ist (**Tab. XII. Fig. 2.**) ein 2 bis 3 Fuß breiter Graben eingeschnitten, oder ausgesprengt, und führt die Gewässer den Brücken und Canälen zu, welche durch Quader-Verkleidungen ihre Festigkeit bewähren.

An diesem Graben läuft eine 2 Fuß breite Plattenein-fassung hin, welche auf einer 1 bis 2 Fuß hohen trockenen Steinmauer ruht, und überdieß noch von 5 zu 5 Klafter mit rein bearbeiteten Randsteinen besetzet ist, welche 2 Fuß vorragen, unten 18 Zoll, oben 9 Zoll breit sind, und 9 Zoll vom

äußeren Grabenrande entfernt stehen. Die Thalseite ist an den flachen Abdachungen ebenfalls mit diesen mehrere Fuß untermauerten und eben so zweckmäßigen als zierlichen Platteneinfassungen berändert, und mit diesen Steinen in engeren Maßen besetzet, größtentheils aber und insbesondere bey den steilen Abdachungen und höheren Anschüttungen ist an der Thalseite eine trockne Stützmauer aufgeführt, welche in der Regel 3 Fuß zur Kronenbreite hat und mit dem sechsten Theile der Höhe aufgezogen, bey bedeutenden Höhen aber an der inneren Seite mit 12 Zoll breiten Absätzen, und mit einem schief liegenden Grundbaue verstärket ist. Bey der vortrefflichen Beschaffenheit der plattenförmigen Sandsteine, welche durch die Einschnitte in allen Abstufungen von 3 bis 30 Zoll Dicke im Ueberflusse gewonnen wurden, konnten diese Stützmauern, ungeachtet sie streckenweise eine Höhe von 3 bis 4 Klafter erreichen, dennoch mit voller Beruhigung bloß trocken aufgeführt werden, und gewähren daher das Ansehen von Quader-Mauerwerken. Die darauf ruhenden Brustmauern lassen mit ihrer Dicke von 2 Fuß an der Außenseite einen Absatz von 3 Zoll; sie sind 3 Fuß hoch mit Kalkmörtel ohne äußerem Verputze hergestellt, und gedeckt mit 6 Zoll dicken Platten zeigen sie eine vorzüglich emsige Fügung, eine sorgfältige und zierliche Abrundung der mannigfaltigen Ein- und Ausbiegungen, und heben die gleichmäßige Gefällsvertheilung vortheilhaft hervor. Sie sind mit 2 Fuß hohen Streifsteinen gegen Beschädigungen gesichert, in Entfernungen von 16 bis 18 Klafter aber mit 18 Zoll breiten und hohen Wasserausläufen versehen, und von 40 bis 60 Klafter mit 6 Schuh breiten Öffnungen unterbrochen, welche die Austrocknung der Fahrbahn, und bey Wolkenbrüchen den Abzug der Gewässer befördern. Mit dieser soliden und schönen Anlage stimmt endlich auch die Ausführung der einzelnen Bauwerke mit gänzlicher Vermeidung jeder Art von Holzwerk, so wie auch der Grundbau aus Bruchsteinen überein, und wie bey jedem neuen Straßenbaue, kann auch hier die Abführung der rauhen Decklage, die mit einer Converitat von 12 Zoll aus geschlegeltem

Kalk- und Sandstein besteht, nur von der Zeit erwartet werden.

## 14.

Die neue Straße verläßt schon auf dem höchsten Puncte des Berges den alten Weg, und vereiniget sich erst unmittelbar im Innern der Stadt wieder mit demselben; sie folget daher von dem Bergwirthshause der kahlen, steinbedeckten Abdachung, und indem sie in einem langen Zuge 3 bis 4 Klafter hoch gesprengte Felsenwände darbiethet, folget sie mehreren tiefen Einbiegungen und weit vorragenden Vorsprüngen des Gebirges mit sanft gerundeten Bogenlinien, welche überdieß eine verhältnißmäßige Erweiterung der Straßenbreite erzeugen. An der Thalseite fortan mit 2 bis 3 Klafter hohen Stütz- und Brustmauern gesichert, genießt man mit geringer Unterbrechung beständig eine freye Übersicht der tief unten liegenden Stadt und des Meeres, der zahllos sich erhebenden Landhäuser und üppigen Rebenpflanzungen, bis sich die Straße gegen jene Einsattlung hinab senket, welche den Gebirgszug mit dem zur Rechten sich erhebenden Hügel verbindet.

Stets in Felsen gesprengt, welche Sandstein-Quader und Platten ohne weiterer Bearbeitung unmittelbar auf dem Bauplatze liefern, oder in hohe Erdwände geschnitten, führt die Straße in regelmäßigen Richtungen zur Wendung, bey welcher sie die entgegen gesetzte Richtung nimmt, und sich gegen die Stadt wendet, welche bereits im Rücken liegt.

Diese Wendung **(Tab. XII. Fig. 3.)** ist 4 Klafter hoch in Felsen gesprengt, und bildet eine horizontale Fläche mit einer Breite von 25 Klafter, dergestalt, daß bey einem 5 Klafter breiten Zwischenraume der fast parallel laufenden Zu- und Abfahrt ein 13½ Klafter breiter Umwendeplatz entsteht, und die beyden Straßenzüge noch in einer Entfernung von 18 Klafter eine Breite von 48 Fuß enthalten.

Von dieser Wendung, bey welcher die neue Bergstraße nach dem Meilenzeiger °/₉ ungefähr die Hälfte der Länge errei-

chet hat, führt sie an mehreren hohen Felsenwänden vorüber, und folget einer tiefen Bergschlucht zurück, wo sie den Reisenden mit einer 6 Klafter langen Bogenbrücke überraschet. Die Sohle der gäh abstürzenden Schlucht ist concav ausgepflastert, und unmittelbar von dem 3′ 10″ hohen Sockel wölben sich die 23 Gewölbsteine zu einem vollen Bogen und die Flügelmauern sind in der ganzen Höhe mit Quader in 18 Reihen bekleidet. Unmittelbar über dem 4 Fuß hohen Schlußsteine läuft ein massives, aus Sandstein gemeißeltes Gesims hin, das aus einer 6 Zoll hohen Hohlkehle mit einer 3 Zoll breiten Platte und einer 15 Zoll dicken Wulst besteht; auf dieser ruhen 22½ Zoll hohe und breite Quaderstücke an der Stelle der Brustmauer, und sind mit 9 Zoll dicken, convex behauenen Platten bedecket, welche an der Außenseite um 2 Zoll vorragen. Die Fahrbahn hat auch auf dieser massiv erbauten Brücke eine Breite von 32 Fuß, ist längs dem Parapete mit Streifsteinen besetzt, und zum Behufe des Wasserabzuges sind dieselben durchlöchert und überdieß steinerne Ausgußrinnen angebracht.

Die Straße läuft von der Wendung bis hieher unmittelbar unterhalb des oberen Zuges, sie führt zwischen reichen Wein- und Baumpflanzungen hindurch, und eröffnet eine stets wechselnde Ansicht der schönen und zahlreichen Landhäuser, welche mit ihrer mannigfaltigen Bauart und Gruppirung die Reitze dieser lieblichen Thalgegend wesentlich erhöhen. Bey der erwähnten Brücke entfernt sich die Straße von dem oberen Zuge, führt längs 6 Klafter hohen Wänden abermahls zu einer Einbiegung, und hier bewundert der Reisende wieder eine gemauerte Brücke, welche mit ihren zwey Bogen in Ansehung der Construction und Maßen mit der ersten übereinstimmt (**Tab. XII. Fig. 4**). In der weiteren Fortsetzung ist die Straße 4 bis 5 Klafter hoch in den Abhang des kegelförmig sich erhebenden Hügels eingeschnitten, und führt im weit geschwungenen Halbkreise auf einer ziemlich flachen Abdachung um denselben herum, bis diese wieder steiler wird, und die Stützmauern sich bis zur bedeutenden Höhe erheben. Indem man diesen Hügelvor-

ſprung kreisförmig umſchreitet, entwickelt ſich die ſchöne Handelsſtadt mit ihren Häuſermaſſen vor dem Auge des Reiſenden, bis endlich ſeine Blicke von dem Gewirre der zahlloſen Schiffsmaſten und der blauen Meeresfläche gefeſſelt werden; in der unmittelbaren Nähe aber wird ſeine Aufmerkſamkeit von einer 5 Klafter hohen Stützmauer (Tab. XII. Fig. 6.) und abermahls von einer gemauerten Bogenbrücke in Anſpruch genommen, die einen gäh abſtürzenden Gebirgsbach überſpannt. Bey einer Öffnung von 3 Klafter ruht der volle Bogen ebenfalls auf einem 3 Fuß hohen Sockel, und über den 3'/, Fuß hohen Schlußſtein laufen zwey Platten von 3 und 12 Zoll Höhe geſimsförmig hin, 22 Zoll hohe Quaderſtücke aber bilden das Parapet und eine 10 Zoll hohe Platte bedecket daſſelbe. So wie man auf den früheren Strecken ſchöne Anſichten der zurück gelegten Straße und der Wendung erlangt, (Tab. XII. Fig. 5.), eben ſo impoſant iſt der Rückblick von dieſem Standpuncte, da ſich die hohen Stützmauern mit den ſanften Rundungen der wald- und rebenbedeckten Gebirge und den ſchönen Landhäuſern zu einem mahleriſch-ſchönen Bilde vereinigen, und im Glanze der reinſten Beleuchtung ſchimmern. Hier bemerket man auch in der hohen Stützmauer einen breiten Durchgang für den Grundbeſitzer, deſſen Weingärten durch den Straßenzug durchſchnitten worden, und von hier angefangen, wo die Nummer °/₃ noch eine Straßenlänge von 750 Klafter angibt, zeiget ſich eine große Mannigfaltigkeit der überwundenen Hinderniſſe aller Art, die um ſo bedeutender erſcheinen, als ſelbſt Gebäude abgebrochen worden, um die regelmäßigen Richtungen zu erlangen, mit welchen die neue Straße zur Mauth nach Trieſt führt. Man findet nähmlich Aufdämmungen, wovon die untere Futtermauer 4 Klafter und die obere 2 Klafter hoch über das Nebenterrain empor raget, und die Fahrbahn bis über das Dach des nebenſtehenden Wohnhauſes erhebt (Tab. XII. Fig. 7.). In einer weiteren Abtheilung iſt die Fahrbahn an der unteren Seite um 1 Klafter über den Horizont des Caſernhofes erhoben, und eine 12 Zoll hohe

Platteneinfassung bildet längs der Hofmauer einen 4 Fuß breiten Wasserlauf; auf gleiche Art ist auch an der Bergseite ein Wassergraben angebracht, und aus diesem erhebt sich eine 30 Fuß hohe Steinmauer, um ein Wohnhaus zu stützen, welches in dieser Höhe nur 3 Klafter weit zurück steht. (**Tab. XII. Fig. 8.**)

Bey dieser Anlage der neuen Straße über den Opchina rollen nun die leichten Wägen im Trabe hinauf, die mittelmäßig beladenen Fuhrwerke ersparen die Vorspann gänzlich, und selbst die großen Frachtwägen haben dieselbe schon auf einen geringen Theil beschränket, ungeachtet die Fahrbahn gegenwärtig noch rauh, und die gewöhnliche Bespannung dieser mit 150 bis 200 Centner belasteten Wägen nur für die Ebene berechnet ist.

Der von dem Magistrate der Stadt Triest vor mehreren Jahren auf eigene Rechnung begonnene Straßenbau nach Prosecco beginnet bey dem Lazarethe, und zeiget hier bloß eine kurze Aufdämmung, welche sich mit dem auch bey Prosecco angefangenen Baue vereinigen sollte, gegenwärtig aber bestimmungslos, und dem Verfalle Preis gegeben ist.

# Zweyter Abschnitt.

# Von Triest nach Mailand.

## Erstes Capitel.

## Von Triest nach Venedig.

### 1.

Durch den donnernden Kanonenschuß, der täglich den Hafen eröffnet, um 4 Uhr aus dem Schlafe aufgeschreckt, rollten wir am 1. Juny schon nach einer Stunde über das flache Straßenpflaster durch die regelmäßigen Gassen der Stadt, und in 1½ Stunden hatten wir auf der damahligen 2300 Klafter langen Straße und auf dem Opchina nochmahls den Hochgenuß der Aussicht über die Meeresfläche und die Gebirgsketten, welche Triest schützend umgeben, und eben in der herrlichsten Morgenbeleuchtung schimmerten.

Bey dem Zollhause verließen wir die Hauptstraße, und schlugen jene nach Venedig ein, welche in Folge der seit einigen Jahren vorgenommenen Regulirungen in regelmäßigen Richtungen über die steinige Hochebene des Karst dahin führt, durch Leistenmauern aus breiten Platten auf eine Breite von 21 Fuß geregelt ist, und bey einem festen Felsenboden auch einen unerschöpflichen Reichthum an vortrefflichem Kalksteingerölle ringsherum darbiethet. In den Leistenmauern, die mit ihren Deckplatten der Straße ein nettes Ansehen verschaffen, finden sich Randsteine in Entfernungen von 5 Klafter eingelassen, und

beyderseits schmale Gräben gezogen, oder in den Felsenboden eingesprengt.

## 2.

In dem ersten Dorfe Prosecco, das durch seinen Wein schon zur Zeit der Römerherrschaft berühmt war, beginnt der schon erwähnte Straßenbau in der Richtung gegen Triest unmittelbar bey dem Mauthamte, und führt zwischen großen Steinhaufen und einzelnen Maisfeldern mit mäßiger Steigung von 1 bis 3 Zoll in gerader Richtung bis zu dem ungefähr 600 Klafter entfernten Abhange des Karstgebirges, auf welchem man durch eine unbeschreiblich schöne Aussicht angenehm überrascht wird, denn in einem unermeßlichen Halbkreise breiten sich die eben so freundlichen, als großartigen Bilder von Triest, der fernen Küsten Istriens bis hinab nach Pola, des gekräuselten Meeres, und der weit vorspringenden Ebene von Aquileja vor dem freudetrunkenen Auge aus, das vergebens nach einem Ruhepuncte späht, und stets von neuen Gegenständen angezogen wird.

Von hier senket sich die Straße mit 3 Zoll, in der weiteren Fortsetzung aber mit 4 Zoll, und in dieser kurzen Strecke von ungefähr 200 Klafter sind große Hindernisse der Natur mit einer Beharrlichkeit und Anstrengung überwunden worden, die Erstaunen erregen. Hoch aufgethürmte Felsenwände und senkrecht aufsteigende Zacken schienen mit ihren weit hinaus ragenden Vorsprüngen und tief eingerissenen Schluchten jeden Zugang zu verweigern, doch die Anwendung der Pulvergewalt und die menschliche Ausdauer räumten auch diese mächtigen Hindernisse hinweg, und gründeten zwischen den lebensgefährlichen Klippen und Abgründen eine bequeme Fahrstraße, welche bey einer Breite von 21 Fuß auch längs den schauerlichsten Tiefen mit soliden Stütz- und Brustmauern wohl verwahrt ist, die nicht selten eine Höhe von 4 bis 6 Klafter, ja selbst von 8 Klafter erreichen, und mit breiten Steinplatten bedecket sind.

An der Bergseite aber ist die Fahrbahn beynahe in der ganzen Breite in die Kalkfelsen gesprengt, deren glatte Wände sich nunmehr zu einer Höhe von 10 Klafter, in einer Strecke sogar von 18 Klafter senkrecht erheben, und in dieser einsamen, menschenleeren Gegend einen wahrhaft schauerlichen Anblick gewähren. An einer der höchsten und glattesten Felsenwände erblicket man in einer ausgemeißelten Vertiefung den kaiserlichen Adler, in dessen Mitte den Nahmenszug des Kaisers mit **F. I.** und das Stadtwappen mit einer goldenen Lilie, am äußeren Rande dieser Vertiefung aber folgende Aufschrift:

**Rupibus MDCCCXXI expugratis**
**Jacob Vincentinius odotectus.**

Nach einer Auslage von ungefähr 80000 Gulden ist dieser nach dem Plane des städtischen Bau-Inspectors Vincentini geführte Straßenbau seit einigen Jahren unterbrochen, bis vielleicht die Zeitumstände dessen minder schwierige Fortsetzung nach Triest herbey führen.

### 3.

Vor dem nächsten Dorfe S. Croce erhalten zwey steinerne Säulen das Andenken an die Reise des Kaisers im Jahre 1816, und in beträchtlichen Längen sind die Straßenränder mit jungen Acacien- und Kirschbäumen besetzt, welche ungeachtet der unfruchtbaren Beschaffenheit des steinigen Grundes gut gedeihen.

Durch den höchsten Grad menschlichen Fleißes sind dieser öden Fläche, die von der stiefmütterlichen Natur zur ewigen Unfruchtbarkeit bestimmt scheint, dennoch einige kleine Fleckchen zur Getreide- oder Weincultur abgewonnen, und mit hohen Steinmauern umfangen; wir waren Augenzeugen von der mühsamen Zubereitung eines dieser kleinen Grundstücke, indem die große Menge von Felsen- und Steinmassen in ausgehobene tiefe Gruben versenket, sodann mit Erde überschüttet, gehörig planirt und endlich mit Steinmauern eingefriedet wurde. Ungeachtet das Auge ringsherum nichts als eine Steinwüste

erblicket, die überdieß allen Anfällen der Bora Preis gegeben iſt, ſo erheben ſich dennoch, Inſeln gleich, einige kleine Dörfer und mühſam gepflanzte Baumgruppen, im Hintergrunde aber wird dieſes traurige Bild der Unfruchtbarkeit und Zerſtörung, durch eine waldbedeckte Bergkette geſchloſſen. Deſto angenehmer wird der Reiſende durch die ſchöne Ausſicht überraſcht, die ſich bey dem Städtchen Duino nach dem nahen Meere und der ortſchaftsreichen Fläche bey Aquileja, in weiterer Ferne aber nach Iſtriens Landſpitzen und Vorgebirgen eröffnet, während bey dieſem Städtchen und dem neu entſtandenen Hafen bedeutende Thätigkeit herrſcht.

Im küſtenländiſchen Gouvernement bemerket der Reiſende nicht ohne Nutzen und Vergnügen eine Gleichförmigkeit und Deutlichkeit an den Ortſchafts-Tafeln, da auf ſchwarzem Grunde in der erſten Zeile das Regiment und die Nummer der Conſcriptions-Section, in der zweyten Zeile der Kreis, dann das Bezirks-Commiſſariat, und jederzeit in der letzten Zeile der Nahme der Gemeinde mit großen weißen Buchſtaben bezeichnet iſt.

Bey dem nächſten Dorfe S. Giovanni lenket eine neu angelegte Straße nach Görz ab, und die Aufmerkſamkeit wird von derſelben ſogleich nach den vier Quellen in Anſpruch genommen, welche unmittelbar neben der Straße und nur einige Klafter von einander entfernt mit ſo bedeutenden Waſſer-Quantitäten dem flachen Boden entſpringen, daß jede derſelben ſchon am Urſprunge ſchiffbar iſt; nachdem eine derſelben eine Mahlmühle mit 5 Gängen betrieben hat, vereinigen ſie ſich vor ihrem Ausfluſſe in das Meer zu einem 30 Klafter breiten Fluſſe, an deſſen rechtem Ufer ſich die Straße auf einen niedrigen Hügel erhebt.

Eine ſumpfige Fläche durchſchneidend, ſenket ſie ſich aber bald neben einem Badhauſe, das häufig beſucht wird, und deſſen warme Heilquellen ſchon den Römern bekannt waren, in das ebene Vorland des Meeres hinab, und wie durch einen Zauberſchlag verwandelt ſich die ſteinige, rauhe Wüſte in eine

gut cultivirte, lachende Ebene, in der die Menschen mit der Natur wetteifern, und man nach einer kurzen und angenehmen Fahrt das Städtchen Monfalcone mit seinem hoch in die Lüfte steigenden Quader-Thurme erreichet.

## 4.

Eine auffallende Regelmäßigkeit der Eintheilung der Gründe in beynahe gleich große Felder, verbunden mit der bestmöglichen Benützung und der emsigsten Bearbeitung derselben, erfreut den Kenner und Nichtkenner, während er auf der mit rundem Kiesschotter gut erhaltenen Straße bequem und rasch dahin rollet. Längs des Straßenrandes laufen beyderseits lebendige, größtentheils auch regelmäßig beschnittene Hecken hin, und bilden die Einfriedung der Weitzen- und Maisfelder, welche durch geradlinige Baumreihen von Kirschen, Ahorn, Rusten oder Pappeln in viele kleine, aber durchaus regelmäßige Abtheilungen von halben oder Viertel-Jochen abgesondert sind. Gewöhnlich stehen diese Baumreihen auf 2 bis 3 Klafter breiten Wiesenstreifen, es ranken sich Weinreben hinauf, und sind in Guirlanden von einem zu dem anderen gezogen, da die Entfernung gleichförmig 12 bis 18 Fuß beträgt.

Die Ackergründe sind durchaus emsig bestellet, die Pflanzen sorgfältig von Unkraut befreyt, die Bäume aber kurz beschnitten, um hierdurch den Schatten zu vermindern und den Holzgewinn zu vergrößern, da der Eigenthümer oder Pächter in gänzlicher Ermanglung von geschlossenen Wäldern und Auen bloß auf seine künstlichen Holzpflanzungen beschränket ist. Er hat daher auf einem engen Raume, zuweilen auf einem einzigen Felde alle seine Lebensbedürfnisse, da er Weitzen, Hirse, Mais und Wein theils zur eigenen Nahrung, theils zum Verkaufe oder zur contractmäßigen Ablieferung an seinen Pachtherrn, Gras und Futterkräuter aber zur Fütterung der Zug- und Mastthiere, und Holz zur Feuerung erntet.

Diese Landgüter werden sowohl im Venetianischen, als in der Lombardie nur selten von dem Eigenthümer selbst, son-

dern gewöhnlich von Pächtern bewirthschaftet, welche an denselben von jedem **Campo** oder ungefähr halben Joche eine contractmäßig festgesetzte Quantität an Feldfrüchten, und gewöhnlich die Hälfte der Weinernte, für die Behausung aber einen angemessenen Miethzins entrichten, worüber der gelehrte k. k. Gubernialrath, Dr. Johann Burger, in seiner Reise durch Ober-Italien, mit vorzüglicher Rücksicht auf den gegenwärtigen Zustand der Landwirthschaft ꝛc., Wien 1832, ebenso interessante als gründliche Nachweisungen liefert.

## 5.

In diesen parkähnlichen Anlagen führt die Straße durch mehrere Dörfer nach Sagrado an das Ufer des milchweißen Isonzo, der sich bey einer Tiefe von 6 bis 8 Fuß zwischen flachen Ufern und weiten Sandbänken aus großem Kalkgeschiebe ungefähr 60 Klafter breit ausdehnt, und mit zwey zusammen gekuppelten Schiffen gegen eine Taxe von 40 Kreuzer für 2 Pferde mit geringerer Gefahr übersetzet wird, als die Beschaffenheit dieser Vorrichtung erwarten läßt.

Zur Erlangung einer entsprechenderen Communication hat die Provinzial-Bau-Direction bereits eine Fahrbrücke mit gespannten Rösten und einem steinernen Mitteljoche angetragen, und hievon ein Modell versertigen lassen, späterhin aber eine ohne Zweifel zweckmäßigere Kettenbrücke in Vorschlag gebracht, worüber der Genehmigung entgegen gesehen wird.

Flußaufwärts entwickeln sich die schönsten Ansichten des Hochgebirges, im Vordergrunde die Stadt und Festung Gradiska, weiter zurück die Kreisstadt Görz und tief in dem weiten Thale des Lisonzo erheben sich die Alpen in schroffen Abstufungen, die Straße aber durchschneidet die ebene, emsig cultivirte Gegend mit einer 3 bis 4 Fuß hohen Aufdämmung, am Fuße mit Pappeln besetzt; vor Romans vereiniget sie sich mit der von Görz kommenden Hauptstraße, und die Meilenweiser geben die Entfernung von der Gränze Krains mit 6 Meilen, und von der Stadt Triest mit 5 $^{14}/_{16}$ Meilen an.

## 6.

Romans hat ein düsteres Ansehen, und treibt starke Seidenzucht, daher beynahe alle Maulbeerbäume der Umgegend schon entblättert sind; außerhalb dieses großen Dorfes führt die Straße über den jetzt trocknen Torrente der kleinen Torre mit einer neu erbauten und grün angestrichenen Jochbrücke von 28 Klafter in der Länge mit 4 Jochfeldern und einfachen Strebewerken, nebst zwey mit denselben durch Hängeisen verbundenen Durchzügen.

Bey Vesa überschreitet man die große Torre auf einer 60 Klafter langen Brücke, die mit der vorigen gleiche Bauart hat, und in Hinsicht der gemauerten Landjoche erwähnt zu werden verdient, da deren Quader-Verkleidung an der Außenseite regelmäßige Absätze bildet, welche 9 Zoll hoch, 6 Zoll breit sind, und eine Mauerhöhe von 10 Fuß bilden.

Dieser Torrente ist gegenwärtig gänzlich ausgetrocknet, und biethet den Anblick großer Schotterflächen dar, deren Beschränkung durch Faschinenwerke und Weidenpflanzungen, obgleich schwierig, doch nicht unmöglich wäre, in jedem Falle aber rücksichtlich des Schutzes der anliegenden Ackergründe und selbst der Straße, als nützlich und nothwendig erscheint.

Zwischen gut cultivirten Baumpflanzungen und Äckern gelanget man nach Visco, wo die aus gemeinen runden Kieselsteinen aufgeführten Mauern an den Wohngebäuden auffallen, und sowohl die Sorgfalt der Anfertigung, als auch die vortreffliche Beschaffenheit des Kalkes bewähren, welcher in den nahen Gebirgen aus Alpenkalkstein sorgfältig gebrannt wird. In der Nähe bezeichnet eine 6 ½ Fuß hohe steinerne Säule mit der eingemeißelten Aufschrift: **Nr. 48. K. Illyrien**, und an der entgegen gesetzten Seite: **R. L. Veneto.** die Gränze des Küstenlandes mit dem lombardisch - venetianischen Königreiche, und zwar zunächst mit dem Gouvernement von Venedig, der Meilenweiser aber gibt die Entfernung von der Gränze des Herzogthums Krain mit 7 $^{6}/_{16}$ Meilen an.

## 7.

Nach einer kurzen Fahrt auf der tief liegenden und schlangenförmig gewundenen Straße gewinnet man eine freyere Aussicht über die gut cultivirte Ebene, aus deren Mitte die Stadt und Festung Palma nuova ihre hohen Mauern und Thürme stolz erhebt; eine Allee von Trompetenbäumen führt an den Wallgraben, und durch ein architektonisch schönes Thor gelangt man in diese von der Republik Venedig im 17ten Jahrhunderte neu erbaute Stadt und Gränzfestung. Sie ist vollkommen regelmäßig angelegt; von dem großen sechseckigen Platze, der mit Acacien und einem fließenden Quellwasser in gepflastertem Rinnsälen begränzet ist, laufen eben so viele regelmäßige Hauptstraßen zu den Stadtthoren. Dieser Platz ist überdieß noch mit einem schönen steinernen Brunnen, und am Eingange der Straßen mit den Standbildern verdienter Venetianer geziert; die bey 10 Klafter breite Kirche hat aber weder Gewölb noch Tramboden, daher sich das Gesperre des platten Daches im Innern auf eine störende Art zeigt.

Von Palma nuova, wo die **bella veneta** am Platze den ermüdeten Reisenden auch in seinen mäßigsten Wünschen unbefriediget läßt, und ihm dagegen die ersten Begriffe italienischer Unreinlichkeit beybringt, schlängelt sich die Straße Anfangs durch die fleißig bebauten Felder und schönen Weinpflanzungen, bald aber nimmt sie eine vollkommen gerade Richtung, in der sie 2 ¼ Posten lang bis Codroipo führt, und die Langmuth des Reisenden auf dieser beyspiellosen geraden Linie, um so mehr einer strengen Prüfung unterzieht, als diese Einförmigkeit nur durch das einzige Dörfchen Rivolto mit dem Pallazo Crimani unterbrochen wird, während sich zu beyden Seiten in verschiedenen Entfernungen viele Ortschaften aus dichten Baumgruppen erheben. Diese Seitenstraße ist größtentheils hoch aufgedämmt, das Erhaltungs-Materiale wird in der Regel aus den tiefen und breiten Gräben gewonnen, und so wie die wenigen leichten Wägen, welche diesen Weg befahren, nicht vermögen, den Graswuchs auf

der Fahrbahn zu unterdrücken, zeiget dieselbe auch keine Längen-Eintheilung und keine Spur einer technischen Überwachung.

## 8.

Bey Codroipo erreichten wir die von Udine kommende Hauptstraße von Wien, welche hier 33 Fuß breit, gut beschottert, und an beyden Seiten mit Vorrathshaufen von ungefähr 50 Kubikfuß versehen ist, wozu das Materiale ebenfalls aus den tiefen Seitengräben gewonnen wird. Sie ist mit Bäumen besetzt, und führt in regelmäßigen Richtungen an die Ufer des Tagliamento, der seine gewöhnlich geringen Wassermassen zwischen unermeßlichen Sandbänken einer neu erbauten Jochbrücke, und sodann dem Meere zuführt. Diese Brücke, bey welcher man eine Brückenmauth mit 1 Gulden 6 Kreuzer entrichtet, hat an einem der engsten Puncte des Flusses die erstaunenswürdige Länge von 562 Klafter, die Breite beträgt 20 Fuß und die Jochöffnung 5 ½ Klafter; die verschallten Landjoche sind mit Grundschweller und Steinpflasterung gegen die Wuth des reißenden Waldstromes gesichert; die gerade Richtung und emsige Bauart, so wie der grüne Öhlanstrich geben dieser langen Brücke (**Tab. I. Fig. 5.**) einen imposanten Anblick. Desto betrübender ist aber die Übersicht der Verwüstungen, die dieser Torrente an den fruchtbaren Fluren durch Abrisse und Verschotterung verursachet hat, und die er bey der Regellosigkeit seines Laufes noch stets zu erweitern droht, obschon Dämme aufgeführt sind. Ob auch hier der Faschinenbau, und nahmentlich die Weidenpflanzung mit gutem Erfolge anwendbar sey, wäre allerdings eines Versuches würdig, und vielleicht in Verbindung mit Piloten- und Steinwerken am zweckmäßigsten.

Von dem rechten Ufer ist die 36 Fuß breite Straße in gerader Linie geführt, und am Rande in Entfernungen von 2 Klafter mit Pappeln begränzet, 6 Fuß einwärts aber mit 2 Fuß hohen und 6 Zoll dicken Pfählen besetzet, welche senkrecht stehend, 4 Klafter von einander entfernt sind, und die Fahr-

bahn auf 24 Fuß beschränken. Diese ist in der Regel 3 bis 4 Fuß über das Nebenterrain aufgedämmt, und mit 6 bis 9 Fuß breiten Gräben versehen, welche häufig zu Schotterplätzen benützet werden (**Tab. I. Fig. 6.**). Der Schotter wird nähmlich aufgegraben, die größeren Steine werden ausgeschieden, und entweder in die Tiefe der Gruben geworfen, oder zum Baue der Häuser und zum Kalkbrennen verwendet, und der übrige, gewöhnlich ungeläuterte Schotter wird auf der Straße nach Erforderniß ausgebreitet, oder in Haufen aufbewahrt, welche keine festgesetzte Normalgröße zu haben scheinen, da wir dieselben in sehr verschiedenen Maßen und Entfernungen aufgestellt fanden.

Die Frequenz des Fuhrwerkes ist gering, und dieses größtentheils einspännig, da der innere Productenverkehr häufig auf Eseln betrieben wird, deren schneller Schritt, verhältnißmäßige Stärke und geringe Unterhaltungskosten sie hiezu besonders tauglich macht.

Bey Casarsa überraschte uns eine hohe Pappel-Allee durch ihre unabsehbare Länge und das angenehme Dunkel, welches sie bey der drückenden Sonnenhitze über die hoch gedämmte und rein abnivellirte Straße verbreitete. Erfreut zwar über den erquickenden Schatten, sehnten wir uns doch bald nach dem Ausgange dieser einförmigen starren Baumwände, und nach dem schon lang erblickten Endpuncte; allein dieß war nur eine Krümmung, und der Anfang zu einer noch längeren, geraden Allee, in welcher die Straße bis Pordenone führt, und zur strengen Befolgung der gleichmäßigen Gefällsvertheilung theils durch Erderhöhungen geschnitten, theils streckenweise hoch aufgedämmt ist.

## 9.

Die Stadt Pordenone, vor welcher eine 120 Klafter lange Jochbrücke mit 7 Klafter weiten Öffnungen und einer Höhe von 48 Fuß über die Salina führt, bey der 27 Kreuzer Brückenmauth zu entrichten sind, liegt auf einer mäßigen Anhöhe, und beherrschet die weit gebreitete Ebene bis an die Alpen.

Bis zur nächsten Post Sacile ist noch die alte, ungeregelte Straßenanlage vorhanden; sie schlängelt sich in verschiedenen Krümmungen zwischen Erdaufwürfen und beengenden Einzäunungen in der Tiefe des Nebenterrains dahin, und wird nicht selten bis auf 20 Fuß eingeengt, zuweilen mangeln auch die Seitengräben und Convexität, doch ist diese Fahrbahn stets in guter Beschaffenheit.

Das Schottermateriale wird aus breiten Gräben bezogen, und seiner guten Beschaffenheit wegen gewöhnlich ungeläutert verwendet, die großen Steine aber auch hier zur Herstellung der Wohnhäuser dergestalt benützet, daß sie bey dem 2 bis 3 Stockwerk hohen Mauerwerke mit 1 bis 3 Fuß hohen Schichten von Ziegeln abwechseln, und horizontale Querstriche bilden. Die an der Außenseite befindlichen Steine werden überdieß in zwey Hälften gespalten, und die flache Seite auswärts gewendet; der vortreffliche Mörtel aus Alpenkalk verhärtet in der Folge bis zur Festigkeit der Steine, wodurch auch die verhältnißmäßig geringe Dicke des Mauerwerkes erklärbar wird.

Eine andere nicht minder nützliche Anwendung der runden Kieselsteine zeigte sich außerhalb Pordenone durch die Auspflasterung einer Bachsohle und der Ufer nach einem Halbkreise, in welchem das Gewässer pfeilschnell dahin floß.

Gegen Sacile treten weitläufige Korn- und Weitzenfelder an die Stelle der dichten Baumpflanzungen, und in den mannigfaltigsten Gestalten erheben sich die hohen Gebirgsketten unmittelbar aus der Ebene. Bis zur Mitte herab sind sie größtentheils nur mit Gras bewachsen, und einige der höchsten Gipfel noch mit Schnee bedecket, weiter abwärts finden sich Gestrippe und niedrige Wälder, den Fuß aber bedecken üppig grünende Weingärten.

Die Stadt Sacile ist durch Mauern, Gräben und Wasser befestiget, und war im Jahre 1809 Augenzeuge einer Schlacht zwischen den Östreichern und Franzosen. Wir fanden in den engen Gässen nur düstere Häuser, und in dem Postwirthshause bey artiger Bedienung, marmornem Fußboden und

6 Fuß breiten Betten eine Zubereitung der Speisen, welche auch bey dem fügsamsten deutschen Gaumen ein gerechtes Sträuben erreget.

## 10.

Am Morgen des Pfingstsonntags erfüllte schon um 5 Uhr eine große Menschenzahl die engen Gässen; nach echt italienischer Weise war Alles in lebhafter Bewegung, in lärmenden Gesprächen und neugierigem Anstaunen der vorüberfahrenden Fremden. Die Männer schienen sich in ihren grellfarbigen Anzügen zu gefallen, während den Frauen der bloße Haarputz mit dem rückwärts hinab wallenden schwarzen Spitzenschleyer einen eigenthümlichen Reitz gewährte.

Außerhalb der Stadt beginnt sogleich die über eine Stunde lange geradlinige Pappel = Allee und die kunstmäßig angelegte Dammstraße, welche 3 bis 4, streckenweise selbst 9 bis 10 Fuß über das flache Nebenterrain aufgedämmt ist, und ein vollkommen gleiches Niveau darbiethet. Die Fahrbahn hat 24 Fuß zur Breite und überall eine gleiche Convexität von 9 Zoll; sie ist ohne Spur von Geleisen in reiner Fläche erhalten, 2 ¼ Fuß hohe, 8 Zoll dicke runde Steine sondern die 4 Fuß breiten Banquette ab, welche theils als Fußweg, theils zur Aufstellung der Schottervorräthe benützt werden. Die Steine sind 8 Klafter, und die durchaus jungen Pappeln 2 Klafter von einander entfernt, die Gräben dehnen sich zu einer Breite von 2 bis 3 Klafter aus, da sie das Aufdämmungsmateriele lieferten, und sind gewöhnlich mit Wasser gefüllt, das durch Auschwellungen in die Seitenrinnsäle geleitet und zur Wässerung der anliegenden Grundstücke regelmäßig verwendet wird.

Am Ende dieser geradlinigen Allee erreichet man in der Comune Godeja das erste Dorf der Provinz Treviso; bis nach Fior entbehrt die Straße noch die kunstmäßige Anlage, und führt ohne regelmäßiger Breite und ohne Gräben, jedoch mit einer gut beschotterten, theilweise concaven Bahn über eine Steinwüste; sodann beginnt wieder die hohe Aufdämmung und

prachtvolle Anlage, wie sie bey Sacile beschrieben worden, und schon von ferne sieht man das weitläufige Schloß von Conegliano, das von der stolzen Anhöhe herab die gleichnahmige Stadt beherrschet, vor welcher ein Triumphbogen mit der Aufschrift: **Francisco I. Imperatori et Regi nostro augustissimo** über die Straße gespannt ist.

An dem entgegengesetzten Ende der Stadt, in welcher eine große Menschenzahl in der breiten Straße lärmend auf und nieder wallte, eröffnet sich eine schöne Promenade längs der Fahrstraße mit doppelten Reihen von Trompetenbäumen, schönen Marmorstatuen, sprudelndem Wasser in den Gräben, und mit Sand bestreuten Fußwegen. Unmittelbar nach dieser von Hecken umschlossenen Anlage übersetzet man einen hoch in Dämmen geführten Bach, dessen Wasserreichthum durch Seitenrinnsäle und kleine Schleußen zur Bewässerung der in bester Cultur stehenden Grundstücke nach einer festgesetzten Zeitordnung und Eintheilung mit großem Vortheile benützet wird.

Bey Conegliano ästet auch die neu erbaute **Strada d' allemagna** aus, welche über Ampezzo ins Pusterthal führt, und für einen Techniker so bemerkenswerth ist, daß ich im weiteren Verfolge die Ausbeute meiner Bereisung im September 1830 dem Leser mitzutheilen nicht unterlassen kann.

## 11.

Zwischen einer durch Kunst zur hohen Cultur gebrachten Landschaft gelangt man von Conegliano auf der venetianischen Hauptstraße bald an die Piave, und überschreitet diesen Fluß bey Nervesa auf einer neu erbauten, grün angestrichenen Brücke, welche aus 31 Jochfeldern besteht, bey einer Jochweite von 7 ½ Klafter und 20 Fuß breiter beschotterter Fahrbahn die Construction mit der Brücke über den Tagliamento gemein hat, und bey welcher ein Mauthtarif mit 27 Kreuzer für 2 Pferde besteht. Die Ufer der Piave sind von der Brücke aufwärts mehrere hundert Klafter lang durch hohe Steinmauern gesichert, die an der Wasserseite 9 Zoll hohe und 6 Zoll breite Absätze bilden.

Ein geradliniger Straßenzug führt nach Spesiano, einem ziemlich großen Dorfe, in dessen Nähe sich an beyden Seiten des Weges viele Ortschaften zwischen buntfarbigen Baumgruppen erheben, und hoch über alle die schlanken Kirchthürme empor ragen. Diese sind gewöhnlich einige Klafter von den Kirchengebäuden entfernt und frey stehend aus unverputztem Ziegelmauerwerke zu größeren Höhen aufgeführt, als wir Nordländer an unseren Kirchthürmen zu sehen gewohnt sind; ober dem Hauptgesimse ist in der Regel ein achteckiger, zuweilen zierlich und kühn durchbrochener Aufsatz mit den Glocken, und sodann die pyramidenförmige, niedrige Kuppel, welche theils aus künstlich bearbeiteten Quadersteinen, theils aus Hohlziegeln besteht, und uns im Allgemeinen die hohen und künstlichen Gestalten unserer Thurmkuppeln vermissen läßt.

Von Spesiano führen die prachtvollen Straßenlinien und hohen Aufdämmungen, zwischen schönen Landhäusern und zierlichen Gärten nach Treviso, dessen Zufahrt überdieß noch mit einem Spazierwege zwischen Linden-Alleen und fließendem Wasser in den rasenbekleideten Straßengräben geziert ist.

## 12.

Treviso ist die Hauptstadt der gleichnahmigen Provinz oder Delegation und in Ansehung seiner Volkszahl von 14000 Seelen von bedeutendem Umfange; sie zeiget lebhaften Verkehr, wozu nicht nur die hier befindlichen Zweige der öffentlichen Verwaltung, die Fabriken und Manufacturen, sondern auch das Zusammentreffen der beyden Hauptstraßen von Mailand und Venedig wesentlich mitwirken.

Unser Reiseplan führte uns auf der letzteren, vortrefflich angelegten und erhaltenen, mit Bäumen besetzten Dammstraße bis an den Meeresstrand in die Stadt Mestre bey den prachtvollen Landhäusern und Gärten vorüber, welche den reichen venetianischen Patriziern zum Sommeraufenthalte dienten, und in ihren Anlagen und Verzierungen eben so sehr den ehe-

mahligen Reichthum und Luxus als in dem jetzigen Zustande das Schicksal ihrer Besitzer entnehmen lassen.

Unmittelbar am Ende dieser volkreichen und schmutzigen Stadt beginnt der Canal, welcher in die Lagunen hinaus führt, und mit Schiffen aller Art, vorzüglich mit einer großen Zahl von schwarzen Gondeln zur Überfahrt nach Venedig bedecket ist. Eine große Zahl von Schiffern und Lastträgern drängte sich an uns, um ihre Fahrzeuge und Dienstleistungen anzubiethen; unsere Reisegeräthschaften waren bald in das nach festgesetzten Preisen gemiethete Postschiff gebracht, und nach einer Fahrt von drey Viertelstunden erreichten wir in diesem ungefähr 10 Klafter breiten Canale und mit der Übersicht der unfruchtbaren Gestade endlich das Castell, welches von allen Seiten mit Wasser umgeben, und mit Mauern und Pfahlwerken gegen den Wellenschlag gesichert ist.

## 13.

Nach Entrichtung der gewöhnlichen Zollgebühr kamen wir bald in die offenen Lagunen hinaus, und nur in geringer Entfernung von uns spiegelte sich die ehemahlige Beherrscherinn der Meere in den kräuselnden Fluthen. Stolz erhoben sich die kolossalen Palläste unmittelbar aus dem Meere, und schimmernd in der reinsten Morgenbeleuchtung ragten die hohen Kuppeln und Thürme der Kirchen weit über die platten Ziegeldächer empor. Der Anblick dieser mitten im feindlichen Elemente auf trüglichem Grunde kühn erbauten Stadt verursacht einen eigenthümlichen Eindruck, und unwillkührlich tauchen die Hauptmomente der Geschichte der einst so mächtigen Republik, welche den Welthandel beherrschte und Königreichen geboth, endlich aber den Fügungen des Schicksales, das auch Welten unter seinen eisernen Scepter beugt, unterlag, in unserer Erinnerung auf. — Nach einer halben Stunde lenkten die 4 Ruderer in Venedig's Hauptstraße, nähmlich in den **Canal grande** ein, eine große Zahl der schönsten Palläste übertrafen einander an Aufwand und Pracht, und ließen es unentschieden, ob der Reichthum ihrer Erbauer, oder die Kunst der

Baumeister größere Bewunderung verdiene, bis die berühmte **Ponte rialto** mit ihrem kühnen Bogen die ganze Aufmerksamkeit fesselte, und das goldene Zeitalter der bildenden Künste lebhaft in das Gedächtniß rief.

Die angenehme und vortheilhafte Lage des Gasthofes der Europa gewährt eine eben so entzückende Aussicht nach dem Hafen mit dem lebhaften Gewühle von Schiffen, Barken und den pfeilschnell dahin schießenden Gondeln, als er wegen der Nähe des Marcusplatzes alle hier angehäuften Merkwürdigkeiten bequem besuchen läßt, deren Beschreibung jedoch von den Gränzen dieser Reisebemerkungen zu weit ablenken würde, und überdieß in vielen guten Werken weitläufig enthalten ist.

Die dem Handel Venedigs durch die Weltereignisse angelegten engen Fesseln hat die Gnade des Kaisers einigermaßen dadurch gelöset, daß Venedig im Jahre 1828 zum Freyhafen erklärt wurde; über die muthmaßlichen Folgen dieser Anordnung spricht sich Carl Joseph Czörnig's Werk: „Über den Freyhafen von Venedig, mit Rücksicht auf den österreichischen Seehandel im Allgemeinen, Wien 1831“ befriedigend aus. Wenn gleich der alte Umfang des Handels nimmermehr erreicht werden kann, da derselbe seit Entdeckung des Vorgebirges der guten Hoffnung einen zu mächtigen Umschwung erlitten hat, so kann diese Verfügung des Monarchen dennoch nur von wohlthätigen Folgen für das Wiederaufblühen dieser jetzt dem Verfalle zueilenden Stadt seyn, und ohne sich allzu großen Erwartungen hinzugeben, dürfte doch nach wenigen Decennien in jedem jener Paläste reges Leben herrschen, die man gegenwärtig geschlossen, und gegen den Verfall nur nothdürftig geschützt findet.

## Zweytes Capitel.

### Die Strada d'allemagna oder Ampezzaner Straße.

1.

Zur Erreichung dieser wohlthätigen Absicht wird nebst den erforderlichen Hafenbaulichkeiten und Vertiefungen der Fahrcanäle in den Lagunen, noch insbesondere die Anlage zweckmäßig berechneter Handelsstraßen nach den nahen und fernen Provinzen nothwendig, und zur kunstgemäßen Verbesserung der nach Klagenfurt führenden Hauptstraße sind daher schon die gehörigen Vorerhebungen gepflogen, und größtentheils ausgeführt worden. Eben so wichtig schien auch eine nahe und entsprechende Verbindung mit Tyrol, Salzburg und Bayern, und so hindernd auch die inzwischen liegenden Hochgebirge mit ihren ungünstigen Richtungen entgegen traten, bothen sich doch mehrere Straßen-Tracen als zweckmäßig dar, von welchen jene von Conegliano längs der Piave über Ampezzo nach Tyrol in das Pusterthal gewählt, und zur Ausführung bestimmt wurde.

Sie kam nach den Entwürfen des gegenwärtigen k. k. Herrn Hofbaurathes Francesconi und unter der Leitung der venetianischen Bau-Direction, insbesondere des Straßenbau-Adjuncten Malvolti durch den General-Unternehmer Antonio Talachini aus Mailand in den Jahren 1823 und 1824 bis an die Gränze von Tyrol zu Stande, und im Herbste 1830 fand ich eine große Zahl italienischer Arbeiter beschäftiget, sie auch in Tyrol bey der Ausästung in das Pusterthal zu vollenden.

2.

Diese neue Straßenanlage beginnt eine Viertelstunde vor Conegliano, und führt zwischen baumbesetzten Feldern am Ufer eines kleinen Torrente den Alpen entgegen, die ihre kahlen, tief durchfurchten Häupter bis in die Wolken erheben. Nach einer halben Stunde nimmt die bisher krummlinige, unansehnliche

Fahrbahn eine gerade Richtung an, mit welcher sie auf steinigem Boden hoch aufgedämmt bis zu dem Dörfchen S. Giacomo zieht, und mit kleinem Kieselschotter sorgfältig erhalten ist. Sie windet sich abermahls zwischen reichen Baum- und Reben-Pflanzungen in hoher Aufdämmung fort, und führt stets näher an das kahle Hochgebirg, dessen Abhänge hier am Eingange des engen Thales mit den Ruinen weitläufiger Schlösser und Wartthürme, mit Kirchen und Calvarienbergen geschmücket sind.

Bey der Stadt Ceneda zeiget die Straße abermahls regelmäßige Linien und mit Pfählen abgesonderte 6 Fuß breite Banquetts, längs den Häusern aber lassen die 6 bis 8 Fuß breiten Fußwege die Emsigkeit der italienischen Straßenarbeiten bewundern, welche sich hier auch an dem kleinen Kieselpflaster zwischen den zwey begränzenden Steinplatten, und dem 18 Zoll breiten Rinnsale bewährt, und durch die Einfassung des Fußweges mit einem schmalen Steinstreifen sich noch wesentlich erhöht.

In den engen Gassen zeigen sich mehrere große und ansehnliche Häuser, der Fußweg ist theilweise 3 Zoll über die mit kleinen Kieseln concav gepflasterte Fahrbahn erhoben.

Zwischen hohen Mauern und lebendigen Hecken gelangt man auf der 18 Fuß breiten Straße bald in die Stadt Serravalle; enge und finstere Gässen zeigen dem Reisenden die Benützung des Kiesels abermahls an der Pflasterung, und über den düsteren Bogengängen lassen die schwarzen Häuser ihr hohes Alter und zugleich den Wohlstand der Erbauer entnehmen. Unmittelbar außerhalb der Stadt treten die beyderseitigen Felsenwände bis an die Ufer des brausenden Baches, und bilden bey der Mühle einen finsteren Paß, der in der Vorzeit durch einen Thurm und eine bis an die Felsenwände reichende Mauer gegen die Einfälle der Gebirgsvölker und kriegerischen Städte vertheidiget werden konnte. Eine hohe, mit Steinplatten gedeckte Mauer schützet die Straße gegen die Wuth des Gebirgswassers, an dessen Ufer man bald in den obern Theil der Stadt gelangt. Auch hier ist der Fußweg neben der concav gepflasterten Fahr-

bahn mit einem ſtehenden Steinſtreifen eingefaßt, und mit breiten Platten belegt, an den einſpringenden Winkeln aber mit Kieſelſteinen ſehr nett ausgepflaſtert.

### 3.

Bey der nahe gelegenen Sägemühle zeugen die ſteinernen Schleußenſäulen von der vielſeitigen Benützung des hieſigen Reichthums an brauchbaren Steinen, welche von hier angefangen durchaus zur Bedeckung der 15 Zoll dicken Bruſtmauern verwendet, und zu dieſem Zwecke 12 Zoll hoch halbrund behauen ſind.

Die Straße erhebt ſich mit 2 Zoll auf ein vorſpringendes Felſeneck, und iſt 3 Klafter tief in der ganzen Breite durchgeſprengt, jenſeits aber ſenket ſie ſich mit 4 Zoll hinab, und gewährt eine freye Ueberſicht der breiten, und weit hinauf überſchwemmten Thalfläche; eine 4 Klafter lange hölzerne Brücke führt hier über einen Seitenbach und ſeinen ungeheuren Schutthügel, den er mit aller Kraft eines reißenden Waldbaches ſchon weit in das Thal vorgeſchoben hat.

In geringer Entfernung überſchreitet man mit einer 5 bis 8 Fuß hohen Aufdämmung die ſchmale Thalfläche eben da, wo ein Gießbach ſich ſchäumend über die Felſenwände ſtürzt, und große Steinmaſſen gegen die Straße wälzet. Dieſe erhebt ſich hier ſogleich an dem ſteinigen Abhange, und iſt theils in Felſen geſprengt, theils mit Stützmauern gegen das Steingerölle geſichert, an der Thalſeite aber iſt ſie mit Bruſtmauern, Waſſerausläufen und Streifſteinen verſehen. Von einem ſchmalen, 3 Klafter tief abgeſprengten Felſenrücken führt ſie ſodann an dem ſanft geböſchten Gehänge mit ſtreckenweiſen Aufdämmungen und regelmäßigen Linien, ſo wie auch mit zwey weit geſchwungenen Wendungen endlich auf den Scheitelpunct dieſes Sattels hinauf, welcher einem Damme gleich, das Thal in zwey Theile ſondert, und die beyderſeitigen Gebirgsketten mit einander verbindet.

4.

Auf dieser lang gestreckten Anhöhe erkennt man deutlich ihre Entstehung durch Abschwemmung von den Bergen, welche an den kahlen waldentblößten Oberflächen und tief eingerissenen Schluchten nur loses Materiale zeigen, und es bey Regengüssen noch jetzt in großen Massen dem Thale zuführen. In seinem Abflusse gehemmt, hat sich das Gewässer oberhalb dieser sattelförmigen Erhöhung zu einem kleinen, langgestreckten See gesammelt, der die ganze Thalfläche bedecket, am jenseitigen Ende aber erhebt sich abermahls ein Hügel, und zeiget bey einigen Häusern das Zickzack der neuen Straßenanlage, wodurch sich das Ganze zu einer schönen und freundlichen Landschaft vereiniget. Die Straße senket sich in gerader Richtung mit 3 Zoll bis gegen den Anfang dieses Sees hinab, und führt in einer Höhe von 20 bis 30 Klafter über seinem glatten Wasserspiegel an dem sanft abgedachten Berggehänge fort. Die Parapete gründen sich auf 6 bis 12 Fuß hohe Stützmauern, und gepflasterte Rinnsäle nehmen die Gebirgswässer auf; allein obgleich auch an der Bergseite 4 Fuß hohe Steinmauern gegen das Gerölle aufgeführt sind, so ist dieses doch zu locker, und in zu großen Massen gelagert, als daß sich nicht zuweilen jene Abrutschungen und Beschädigungen der Fahrbahn wiederhohlen sollten, welche sich im September 1830 nach einem anhaltenden Regen ereigneten.

Am Ende des Sees und hoch erhaben über seine Wasserfläche wendet man sich in weit geschwungenem Bogen zurück, und gelanget steigend um einen flachen Hügel herum zu einer einzelnen Häusergruppe, von welcher auch der flache Scheitel bald erreichet ist. Doch die Dämmerung hatte die Gegend schon mit ihren grauen Fittigen bedecket, und beraubte uns neidisch der herrlichen Aussicht nach dem See von S. Croce, welcher, von den mannigfaltigsten Gebirgsformen eingeschlossen, seine blauen Gewässer zur bedeutenden Fläche ausbreitet. Mit einem wechselnden Gefälle von 3 und 4 Zoll nähert sich der Weg in mehreren weiten Schwingungen aber-

mahls einzelnen Häusern und erreichet das Ufer des Sees endlich in dem Dörfchen S. Croce, wo gewiß jeder, den das Schicksal zwang, hier zu übernachten, das Gelübde ablegt, keinen Fuß mehr über die Schwelle dieses unheimlichen Wirthshauses zu setzen.

## 5.

Unsere Entbehrungen und Besorgnisse wurden des Morgens durch die entzückenden Ansichten des Sees wieder reichlich ersetzet, denn die Sonne stieg in blendender Reinheit über die Gebirgsriesen empor, und goß ihren milden Zauber über die friedliche Natur; majestätisch erhoben die schroffen Berge ihre Felsenhäupter in die Lüfte, und aus dem tiefen Hintergrunde flimmerten die Schneefelder von den Hochalpen herüber, zahlreiche Dörfer, Kirchen und Häuser aber glänzten an dem jenseitigen Ufer im Morgenschimmer, und spiegelten sich in den klaren Fluthen des Sees. Dessen Wasserfläche gab das Niveau für die Fahrbahn, welche in einer Höhe von 5 bis 6 Fuß den Windungen des Ufers folget, und mit Brustmauern geschützt ist; bey jedem Vorsprunge des Gebirges wechselt die Ansicht dieser mahlerischen Seegegend, kein Lüftchen bewegte den glatten Wasserspiegel, und der Himmel zeigte sich in einer Reinheit, wie er nur über Italiens Gefilden zu sehen ist.

Man steigt im weiteren Verfolge des Ufers neben 3 bis 6 Klafter hohen Felsensprengungen allmählich zu einer weit vorspringenden Klippe hinauf, und bemerket hier eine Stützmauer, welche mit der Höhe von 24 Fuß auf 5 stufenartigen Absätzen ruht. Auch dieser mächtige Felsenkoloß mußte sich dem Gebothe der Kunst fügen, und stellet nunmehr einen 5 Klafter tiefen Einschnitt dar (**Tab. XIII. Fig. 1.**), bey welchem der See abermahls neue Reitze entwickelt, die den Reisenden um so länger mit ihrem steten Wechsel erfreuen, als seine Aufmerksamkeit weder durch die Frequenz des Fuhrwerkes, noch durch gefahrvolle Wegstrecken abgelenket wird.

Denn obgleich hoch über dem Waſſerſpiegel hingeführt, iſt die Straße zwiſchen den ſenkrecht aufſteigenden Klippen nicht nur mit Stützmauern, ſondern auch mit feſten Parapeten verſichert, und ſenket ſich mit dieſer Bauart und mit einem Gefälle von 2 Zoll wieder gegen den Waſſerſpiegel hinab. Obſchon die flache Berglehne hier dicht mit Laubgebüſche beſetzet iſt, ſchien doch die Herſtellung einer 4 Fuß hohen Scarpmauer nothwendig, um die Fahrbahn gegen das Berggeſchiebe zu ſichern; mächtige Quellen entſtrömen dieſem Gebirge, und ſtürzen über die Felſenplatten gegen die Fahrbahn herab, welche am flachen Strande zu einzelnen Häuſern führt, und einen Seitenbach überſetzet. Hier endiget der Waſſerſpiegel des Sees, und mit ihm auch die gegenwärtige Ueberſchwemmung der Wieſen und Maisfelder des Thales.

Ueber flache Bergausläufe hingeführt, zeiget die Straße ſchön geſchwungene Bogenlinien und Holzgeländer auf ſteinernen Säulen von 10 Zoll Breite und 6 Zoll Dicke, welche ich beſonders bey deren rauher Bearbeitung um ſo zweckmäßiger und nachahmungswürdiger halte, als die hölzernen Geländerſäulen ſchnell dem Zahne der Zeit zum Opfer werden, und gewöhnlich ſchon bey der zweyten oder dritten Erneuerung einen größeren Koſtenaufwand herbeyführen.

An dem ſehr flachen Bergabhange bildet eine 12 Zoll hohe Mauer eine eben ſo zweckmäßige, als ſchöne Begränzung und Schützung der Fahrbahn, wovon die Koſten überdieß noch durch die wenn nicht gänzlich entbehrliche, doch bedeutend verringerte Grabenräumung verzinſet werden, und die daher aus techniſchen und ökonomiſchen Gründen zur Nachahmung geeignet iſt.

An dem jenſeitigen Gebirgsabhange haben die Bergwäſſer durch das abgeſchwemmte Geſchiebe einen bedeutenden Hügel aufgethürmt, der bereits cultivirt, und mit Feldern bedecket iſt, der Bach aber iſt hiedurch bis an den Gebirgsfuß herüber gedrängt, und die Straße deßhalb über einen felſigen Vorſprung geleitet; ſie überſpannt ſodann mit einem ſchönen Bogen den vom Gebirge ſtrömenden Seitenbach, und gewährt eine freye

Aussicht nach der im raschen Laufe entgegen kommenden Piave, die hier zwischen hoch aufgethürmten Gebirgen den Bach in ihren Schoß aufnimmt. Zwey Gebirgswässer entrichten ihm zuvor noch ihren Tribut, und über hoch gewölbte Bogenbrücken gelangt man an die Ufer der Piave, die aus einer finsteren Felsenschlucht hervorbrauset, und mit ihren Schottermassen die ganze Breite des Thales verwüstend bedecket, bald aber eine scharfe Krümmung bildet, und zwischen Felsenufern eingeenget wird. Hier erregt die volle Bewunderung der kühn gespannte Bogen, mit welchem die Straße über dieses mächtige Gebirgswasser setzet, und nach dem Dorfe **Capo di ponte** führt, und gern überläßt man sich der Täuschung, die ihn in der Ferne als Mauerwerk darstellet. **(Tab. XIII. Fig. 2.)**

Ich erhob die Höhe der Fahrbahn über dem Wasserspiegel mit 90 Fuß, die innere Länge aber mit 21 Klafter; die beyderseitigen Quaderjoche ragen nur 12 Fuß empor, und die Jahrszahl **MDCVI** mit dem geflügelten Löwen, bezeichnen sie als ein Bauwerk der venetianischen Republik, und lassen sogar eine einstmahlige gemauerte Brücke vermuthen. Gegenwärtig ist auf dieses stufenmäßig abgesetzte Landjoch ein dreyfaches Strebwerk gegründet, welches aus sechs Reihen bestehend, mit hölzernen Schließen unter sich verbunden ist, und die horizontale 19 Fuß breite Fahrbahn dergestalt unterstützet, daß die vorderste dieser Streben die Brücke ungefähr in dem dritten Theile der Länge berührt. Von der Mitte dieser vorderen Streben laufen wieder zwey Bügen aus, wovon die obere noch weiter gegen die Mitte der Fahrbahn vorgreift, die untere aber auf dem äußersten Rande des Landpfeilers ruht. Das Ganze ist nach der Linie eines Halbkreises mit Bretern verschallt, und die Fahrbahn mit einem gewöhnlichen Geländer eingefaßt, die beyden Landjoche aber sind pfeilermäßig bis zur Geländerhöhe aufgemauert, und schließen sich an die beyderseitigen Brustmauern an, welche auch hier mit halbrund behauenen Quadersteinen bedecket sind.

## 6.

Hier erweitert sich das Thal zu einer bedeutenden Fläche, und gewährt zur Linken eine schöne Aussicht nach der nahen Delegationsstadt Belluno, die sich mit ihren zahlreichen Kirchen und Thürmen an einem flachen Hügel erhebt, und beyderseits von sanft ansteigenden Bergen umfangen wird, welche den weiteren Lauf der Piave und der nach Feltre und Vicenza führenden Straße bezeichnen. Zur Rechten aber rücken die schroffen Gebirgsmassen zu einer engen und finsteren Schlucht zusammen, und nehmen die **Strada d' allemagna** auf, welche sich in der schmalen Gasse von **Capo di ponte** streckenweise bis auf 9 Fuß verenget, in der freyen Ebene aber in einer Breite von 21' Fuß und in geraden Linien die emsig cultivirten Felder durchschneidet, und sich sodann gegen die breiten Schottermassen eines Torrente hinab senket. Hier bewundert man abermahls sowohl an der 12 Fuß hohen Aufdämmung mit den beyderseitigen Raseneinfassungen und Geländern, als auch an der gemauerten Brücke die Nettigkeit der italienischen Straßenbauwerke, und in vollster Bequemlichkeit dahin rollend auf der glatten Fahrbahn ist man gegen diese Straße dankbar genug, sich mit dem 9 Zoll hohen Schotterkörper zu begnügen, aus dem sie normalmäßig besteht, und auf jeden Grundbau zu verzichten.

An dem flachen Gebirgsfuße geführt, und an der Bergseite mit gepflasterten Gräben und Stützmauern versichert, leitet die Straße abermahls mit einer gewölbten 4 Klafter langen Brücke über einen wild brausenden Seitenbach und neben 5 bis 6 Klafter hohen Felsensprengungen hin, während sich sehr steile Ufer aus der reißenden Piave erheben. Das Plätschern eines Wasserfalles stimmt mit dem Brausen des hoch angeschwollenen Flusses überein, und die Einförmigkeit dieser engen Felsengegend wird nur selten durch ein einzeln liegendes Haus oder ein Fuhrwerk unterbrochen; ein Torrente stürzet sich zwischen einer engen Felsenkluft wild brausend hervor, und ein 200

Klafter breiter Schutthügel beweiſet ſein anhaltendes und heftiges Wüthen im Innern des Gebirges.

Hier erreget auf der ſchmalen Thalfläche ein kleiner mit Mauern umfangener Fichten- und Lerchenwald, als eine Seltenheit, die Aufmerkſamkeit, da alle Berge nur mit Laubholz bedecket ſind.

Stets dem ſteilen Bergabhange folgend, gelangt man abermahls zu einem mächtigen Gießbache mit einer 15 Klafter langen Brücke, welche zwiſchen gemauerten Landpfeilern auf zwey verſchallten Jochen ruht, und durch ihre bogenförmige Verſchallung und den grünen Öhlanſtrich ein eben ſo gefälliges Anſehen darbiethet, als ihre Feſtigkeit durch eine Austäfelung des Bachbettes weſentlich vermehret wird.

7.

Am jenſeitigen Ufer iſt der hohen Felſenwand die ganze Breite des Weges durch die Kraft des Pulvers abgewonnen, und indem ſich die Fahrbahn ſanft erhebt, treten auch die Berge zurück und bilden einen weiten Kreis um den großen Ort Longarone, hinter demſelben aber ſchließen ſie ſich bey dem Dörfchen Caſtello Lavazzo zum engen Paſſe zuſammen, kein Sonnenſtrahl dringt in dieſe ſteilen Felſenwände, und nichts als ſchroffe Steinmaſſen ſtarren dem Wanderer entgegen.

Die Piave ſtürzet brauſend hervor und ſcheint den Eingang zu verwehren, allein der Weg hat ſich auch hier mit der bisher beobachteten Regelmäßigkeit die Bahn gebrochen, und indem er ſich mit dem Gefälle von 4 Zoll von der Hochebene in dieſen Felſenſchlund ſenket, führt er 15 Klafter über dem Wellenſchaume der tobenden Piave an den hohen Klippen hin; auch hier hat die Pulverkraft die Normalbreite erzwungen, und die auf Felſen gegründeten Stütz- und Parapetmauern verſcheuchen jede Furcht an den ſenkrechten Abgründen.

Die Gegend wird immer ſchauerlicher; wohin ſich auch das Auge wendet, begegnet es nur den ſtarren, lebloſen Gebirgsmaſſen, die ihre tief zerklüfteten Felſenhäupter hoch in die

Lüfte erheben, und nur das Plätschern der hoch herabstürzenden Gießbäche unterbricht die Todtenstille der Gegend, in der wir der Welt gleichsam entrücket, die einzigen lebenden Wesen zu seyn schienen.

Auf den Parapetplatten einer gemauerten Brücke liest man die Jahrszahl 1823, und erfreut sich bald an dem Anblicke einiger zerstreuten Häuser der Comune Ospitale, in deren Nähe auch ein in der Piave angebrachter Rechen die Aufmerksamkeit fesselt. Zur Holztriftung bestimmt, bildet er bey einer Länge von ungefähr 200 Klafter mit dem Stromstriche einen spitzigen Winkel und stützet sich von 3 zu 3 Klafter auf eingesetzte Flechtkörbe, zwischen welchen die Spindeln angebracht sind.

Ein mächtiger Gießbach stürzet hier über eine 20 Klafter hohe Felsenwand schäumend herab, und bringt seinen Wasserreichthum der Piave zum Tribut; die Straße aber windet sich zwischen hohen Felsen und Schwindel erregenden Abgründen wohl versichert hindurch, und ist bey einer 30 Klafter hohen Wand durch solide Mauern und einen senkrechten Steinsporn gegen den wüthenden Anfall des Waldstromes geschützet. Sie führt sodann wieder über den Schutthügel eines gewaltigen Torrente an den schotterigen Gebirgsfuß, und ist hier an der Bergseite mit einer trocknen Steinmauer gegen das Gerölle verwahrt.

In diesem einsam schauerlichen Felsenschlunde, in dem die lebende Natur gänzlich erstorben zu seyn scheint, wird das geschäftige Klappern einer Sägemühle zu den angenehmsten Melodien, die in den kahlen Felsenwänden hundertfach ertönen; bald erblicket man auch das stattliche Wohnhaus zwischen den aufgehäuften Holzvorräthen, und überschreitet auf einer gemauerten Brücke den aus einer Kluft hervor brausenden Bach, dessen Gewässer sodann zwischen massiven Steinmauern gebändiget und mit einer Brückung über den Werkcanal in die Piave geleitet werden. Die einfache Ausleitung dieses Werkcanales aus dem Flusse wird der Techniker nicht ohne Interesse betrachten, da sie bloß auf einer Reihe eingesenkter Schanzkörbe gegründet ist, und an „Freyherrn v. Pechmanns Bauart an Flüssen“ erinnert.

Eben so werden ihn hier die schauerlichen Straßenprofile mit Staunen erfüllen, wenn er die Felsenwände in beträchtlichen Längen 4 bis 5 Klafter hoch mit Pulver gesprengt findet, an der Brustmauer aber einen 10 Klafter tiefen Abgrund erblicket und sich vergebens bemühet, den Fuß des 1 bis 2 Klafter überhängenden Felsenufers zu entdecken. (**Tab. XIII. Fig. 3.**) Noch mehr wird er der menschlichen Kraftanstrengung seine Bewunderung zollen, wenn er bald hierauf hoch über der brausenden Piave zu einer weit vorspringenden Klippe gelangt, und den Kraft- und Zeitaufwand in Erwägung zieht, der erforderlich gewesen, um in dieser Felsenmasse die breite und bequeme Fahrbahn durchzusprengen.

Nachdem der Reisende in dieser einsamen Felsengegend schon während mehreren Stunden die Mannigfaltigkeit der Gebirgsformen, so wie die kühnen Werke des neuen Straßenbaues und seine sorgfältige Erhaltung mit klein gewürfeltem Alpenkalke zu bewundern Gelegenheit gehabt, zeigt sich endlich regeres Leben; es erheben sich mehrere Wohnhäuser und mahnen ihn mit ihren steinbeschwerten Bretterdächern und hölzernen Gängen schon an die Nähe von Tyrol, so wie auch theilweise aufsteigende Gruppen von Nadelholz die höhere Region verkünden.

Ein mächtiger Wasserfall erfüllet das enge Thal mit seinem Getöse; man überschreitet seine wild hervor tobenden Gewässer auf einer hoch gespannten Bogenbrücke, und senket sich auf einem flachen Vorgrunde des Gebirges allmählig gegen Perarollo hinab, das von hohen Bergen umthürmt, mit wenigen Häusern den engen Raum bedecket.

## 8.

Aus einer finsteren Felsenschlucht stürzet brausend die Boite hervor, und vermählt sich hier zwischen hoch aufgehäuften Schuttmassen der mächtigeren Piave. Die Straße verläßt nunmehr diese Wegweiserinn, und folget dem jüngeren Gewässer bis an seine Quellen hinauf; doch dasselbe eilet in zu

hohen Abstürzen herab, und biethet in seinen nächsten Umgebungen zu viele Schwierigkeiten dar, als daß es zweckmäßig schien, den neuen Weg schon von hier nach seinen Ufern zu führen.

Die Straße setzet daher mit einer einfachen alten Jochbrücke, welche jedoch in der Zwischenzeit durch eine steinerne ersetzt wurde, an das linke Ufer der Boite, und ersteiget im Zickzack den felsigen Berg, welcher die beyden Gewässer scheidet. (Tab. XIII. Fig. 4.) Sie erhebt sich daher längs der Piave und dem steilen Abhange mit einer Steigung von 4 Zoll, und ist gegen das lose Steinmateriale mit Futtermauern, und flach gepflasterten Rinnsälen, an der Thalseite aber mit 6 bis 12 Fuß hohen Stütz- und Parapetmauern geschützet. Nach ungefähr 400 Klafter führt eine 13 Klafter breite und 7 Klafter lange, horizontal angelegte Wendung mit dem vorigen Steigungsgesetze eben so weit zurück, und die zweyte Wendung oberhalb der Brücke ist um so glücklicher gewählt, als sie ohne bedeutenden Kosten eine Länge von 10 Klafter und eine Breite von 13 Klafter horizontal darbiethet, nebstdem aber auch eine vollständige Übersicht der engen Thalgegend gewährt. Unmittelbar zu Füßen führt die Boite ihre schäumenden Gewässer der älteren Piave zu, das Dörfchen bedecket mit seinen Gebäuden den schmalen Uferſaum und Bergabhang, und weit hinaus überblicket man jenen engen Felsenschlund, dessen schauerliche Erhabenheit man auf kühn geführter Straßenbahn so eben bewundert hatte. Diese zweckmäßig und schön gelegene Wendung ist 5 Klafter tief in ein von Quellen durchzogenes Erdreich eingeschnitten, und wie 1 zu 3 geböschet; doch bald beginnen an der mit 4 Zoll steigenden Straße jene Felsensprengungen, welche gerechtes Erstaunen erregen und diesen Straßenzug zu einem der kühnsten Werke dieser Art erheben.

In einer Länge von beynahe 300 Klafter wechseln die imposantesten und Schauder erregendsten Profile; die Felsenwände sind in langen Strecken 6 bis 8, und zuweilen auch 10 Klafter hoch senkrecht und nicht selten auch überhängend abgesprengt;

die Fahrbahn gründet sich an der Thalseite auf empor ragende Felsenspitzen, oder hohe Stützmauern, die zwischen den einzelnen Klippen oft 5 bis 6 Klafter tief hinab reichen, und häufig durch Bögen ersetzt werden, welche von einer Spitze zur andern kühn gespannt sind. (Tab. XIII. Fig. 5.)

In der oberen Hälfte trat eine geschlossene hohe Felsenwand diesem Straßenbaue in senkrechter Stellung hindernd entgegen, doch auch sie mußte der Gewalt des Pulvers und der Kunst des Erbauers weichen: es ist die ganze Straßenbreite abgesprengt, und in der schauerlichen Höhe von mehr als 100 bis 150 Fuß über dem senkrechten Abgrunde spannen sich kühne Bögen von einer Klippe zur andern, oder es erheben sich hohe Stützmauern zur Tragung der Parapete, die auf einer vorspringenden Felsensäule passend eine Gallerie bilden, von der man das Ganze übersieht, und den Sieg der menschlichen Kunst über die rauheste Natur um so mehr bewundert, als selbst auch hier, wo früher jeder Fußtritt unmöglich war, die Straßenbahn in gleicher Breite und Steigung geführt ist.

## 9.

Den Schluß dieser grotesken Felsenpartie bildet ein 2 Klafter tief eingesprengter Felsenkamm, und eröffnet zugleich einen hügeligen Gebirgskessel mit der Aussicht nach mehreren Ortschaften. Bey dem kleinen Dörfchen Tai ästet eine regelmäßige Seitenstraße gegen das Flußgebieth der Piave, und zunächst nach Pieve di Cadore aus, die Hauptstraße aber zieht zur Linken über flaches Terrain und die Ortschaft Vissa gegen die Boite nach Valle. Von hier führt sie längs dem steilen Gebirgsabhange hoch über den Häusern von Vallesina und mit mehreren Felsensprengungen um jene finstere Schlucht herum, aus welcher die reißende Vallesina hervor brauset, nach Venas, das sich am hohen Uferrande der Boite erhebt, und in seinem neu erbauten Gasthause dem Reisenden nicht nur gute Unterkunft darbiethet, sondern ihn auch wieder durch die lang entbehrte deutsche Reinlichkeit erfreut.

Die hohe Lage dieser Ortschaft gewährt hier eine schöne Übersicht der mannigfaltigen Gebirgsmassen, und schroffen Felsen, üppig grünenden Gebirgswiesen und einzelnen Häuser zwischen dichten Waldgruppen; doch da uns die Königinn des Tages heute ihren Anblick versagte, war auch die üppige Alpen-Natur in Trauer gehüllt, und die ganze Landschaft von einem dichten Schleyer umzogen; schwere Wolken lagerten auf den Gebirgen, und endlich strömte ein heftiger Regen herunieder, der uns nur in kurzen Zwischenräumen die volle Ansicht der schönen Gebirgsgegend vergönnte.

Die Straße zieht in regelmäßigen Linien über den flachen Vorgrund des Gebirges, und erhebt sich mit geringer Unterbrechung mit 1 bis 3 Zoll in größerer und geringerer Entfernung und Höhe von der Boite; sie führt in mehreren Einbiegungen zurück und übersetzet mit gemauerten Brücken die Quellen und Bäche, welche ihre hoch angeschwollenen Fluthen rauschend dem Thale zuführen.

Ungeachtet der bedeutenden Höhe, welche man hier schon erstiegen hat, ist diese Gebirgsgegend dennoch reich bevölkert, und in einem kurzen Zeitraume berührt man die kleinen Dörfer Prajo, Vodo, Canzia, Borka, Resmego und S. Vito.

Die Fahrbahn ist auch hier in regelmäßiger Linie an den sanften Bergabdachungen mit wechselnden Steigungen hingeführt, und an einigen Strecken, bey welchen Parapetmauern oder Geländer erforderlich wären, nur rein bearbeitete Streifsteine angebracht, da hier vielleicht zuweilen Schnee- oder Schuttmassen abzugleiten pflegen. Das dumpfe Brausen des Waldbaches begleitet den Reisenden auf seiner einsamen Fahrt hinauf, und in enge Felsenufer eingezwänget, stürzet sich das Gewässer schäumend hinab, zu beyden Seiten aber steigen steile Ufer empor, bilden schmale, flach liegende Absätze, und erheben sich dann schroff zu bedeutenden Höhen, die sich in tief eingerissenen Felsenzacken und Klippen in den Wolken verlieren.

## 10.

Zwiſchen Borka und S. Vito zieht man an jenem merkwürdigen Bergabhange hin, der vor 18 Jahren die jenſeits des Baches gelegenen Dörfer Marceana und Taulen mit ſeinen losgeriſſenen Erdmaſſen verſchüttete. Mehrere hundert Menſchen fanden bey dieſem ungeheuren Bergſturze den Tod, und die obere Gegend wurde in einen See verwandelt, bis ſich der Bach durch dieſe Stein- und Erdmaſſe einen Weg erzwang, in welchem er ſich gegenwärtig noch ſchäumend durchwindet.

Nicht ohne Grauen betrachtet man die große Schuttmaſſe, die locker und zerriſſen ihre Entſtehung verkündet; nur mageres Gebüſche ſproſſet auf dieſem ungeheuren Grabhügel, und ſchon erheben ſich allenthalben wieder einzelne Häuſer auf dieſer Unglücksſtätte. Die neue Straßenanlage iſt hoch über dem Bache in den Bergabhang eingeſchnitten, von dem ſich dieſe Maſſen abgelöſet haben; ſolide Stützmauern mit Geländern geben jedoch dem Reiſenden hinlängliche Beruhigung, wenn er über die ſteile Abdachung und die loſen Schuttmaſſen einiges Bedenken erhebt, da er von der Vorſicht der Bauleitung die erforderliche Sondirung, und die nöthige ſolide Fundirung dieſer Mauern vorausſetzen kann.

In S. Vito, einem ärmlichen Dorfe, überſpannt ein gemauerter Bogen den brauſenden Gießbach, die Straße erhebt ſich mit 1 bis 3 Zoll an dem flachen Gebirgsabhange hinauf, und ſowohl die Temperatur und der allenthalben ſichtbare Schnee, als auch die Gebirgsformen und die Vegetation bekräftigten uns die hohe Region, die wir von dem Ufer des Meeres ſchon erſtiegen hatten. Während uns vor wenigen Tagen nur Rebenguirlanden und üppig grünende Feld- und Gartengewächſe umgaben, und nur die lieblichſten Bilder mit dem ewig heiteren Himmel erfreuten, erblickten wir heute tief in Mäntel gehüllt nur ernſte Gruppen von Nadelwäldern und Felſen, ärmliche Hütten erhoben ſich auf kahlen Wieſenflächen, und immer unmerklicher ward die Spur der Bodencultur.

Nach einer halben Stunde erhebt ſich rechts der Monte

**marcaora**, man verläßt bey einem kleinen ausgetrockneten Waldbache den italienischen Boden, und eine Tafel empfängt den Reisenden in Tyrol mit der Aufschrift: **Provincia Tirolo, Distritto d' Ampezzo.**

## 11.

Der Straßenzug in Tyrol wurde in den Jahren 1829 und 1830, ebenfalls unter der Leitung des venetianischen Bau-Adjuncten Malvolti, von dem Unternehmer A. Talachini aus Mailand, ausgeführt, und hiebey, so wie bey der italienischen Abtheilung die Maurer und Zimmerleute größtentheils aus der nächsten Umgegend, die Steinmetzarbeiter aber aus Piemont, und die Erdarbeiter aus dem Mailändischen verwendet. Man bemerket auch hier dieselbe Sorgfalt in der Anlage und Emsigkeit in der Ausführung, durch welche sich die Straße bisher ausgezeichnet hat.

Das Terrain ist bey diesem Eintritte in Tyrol flach geböschter Bergabhang, häufig mit Waldung oder Steingerölle bedecket, und nur selten mit einer mageren Rasendecke überzogen. Es sind daher auch größtentheils an der Bergseite 2 bis 3 Fuß hohe Stützmauern angebracht, an der Thalseite aber zeigen sich nur kurze Abtheilungen mit Brustmauern, da gewöhnlich Streifsteine mit Geländern abwechseln, welche auf steinernen Säulen ruhen; eben so ist auch hier keine Grundlage von Steinen vorhanden, sondern bloß eine 9 bis 12 Zoll hohe Schichte von Schotter aufgeschüttet, welcher aber in der Regel aus klein gewürfeltem Alpenkalke besteht, und bey dessen guter Beschaffenheit durchaus eine bequeme und geleisloſe Fahrbahn bildet.

Über mehrere Einsattlungen und Niederungen sind hohe Aufdämmungen gezogen, die nebst einer zweyfüßigen Böschung noch durch eine Steinmauer am Fuße derselben befestiget sind. Nach einer halben Stunde tritt der Bergabhang und Nadelwald weiter zurück, und auf dem weit ausgebreiteten Wiesenhügel steigt die Straße mit 1 bis 2 Zoll zu dem ersten tyroli-

schen Dorfe Zuel hinauf, wo eine Wegmauth von 3 Kreuzer für ein Zugthier abgenommen wird. An den wiesenbedeckten Bergflächen liegen viele Häuser theils einzeln, theils in kleinen Gruppen beysammen, und vereinigen sich mit dem breiten Gebirgskessel zu einer freundlichen Landschaft, welche zu dem Bezirke von Ampezzo gehört, und der neuen Straße den Nahmen leiht.

In sanfter Steigung gelanget man nach Cortina, dem Hauptorte dieses Districtes, und trifft hier nebst mehreren ansehnlichen Gebäuden auch eine schöne, neu erbaute Bogenbrücke über einen Seitenbach; doch was den Deutschen vor Allem erfreut, ist der Laut seiner Muttersprache, die ihm hier wieder aus deutscher Brust entgegen tönt.

## 12.

Weite Schwingungen durchschneiden in sanfter Steigung fortan den flach auslaufenden Gebirgsabhang, und Futtermauern schützen gegen das Abgleiten der quellenreichen Erdmassen, unter welchen auch mehrere kleine, mit Steinen bedeckte Canäle die Quell- und Seihewässer sammeln, und unterirdisch den Straßengräben zuführen.

Ein Wegmacherhaus erhebt sich in einsamer Gegend, die Berge rücken hier zu einem finsteren Thale zusammen, und die Straße zieht dem rauschenden Bache entgegen, der sich schäumend im Felsenbette herunter stürzet. Die Fahrbahn ist beynahe durchaus 10 bis 20 Klafter hoch an dem steilen Abhange geführt, und zeigt in beträchtlichen Längen 12 bis 18 Fuß hohe Felsensprengungen neben flach gepflasterten Rinnsälen, an der Thalseite aber sichern solide Stützmauern und steinbedeckte Parapete gegen jede Gefahr, da überdieß die mit klein gewürfeltem Alpenkalk reichlich beschotterte Fahrbahn eine geleisloſe Oberfläche darbiethet.

Man nähert sich immer mehr dem Schlusse des engen Thales; beyderseits von hohen Bergen und düsteren Wäldern umthürmet, steigen auch im Hintergrunde mächtige Gebirgsmassen

und Felsenzacken bis zu den Wolken empor, und geben dieser Waldgegend den Charakter einer finsteren und schauerlichen Einöde; vergebens späht hier das Auge nach einem lebenden Wesen, und nur der tobende Waldbach unterbricht diese Todtenstille mit seinem Getöse, das an den Felsenwänden wiederhallt. Um so überraschender ist daher der Anblick der Ruinen des Schlosses Beutelstein, das sich auf einem schroffen Felsenhügel stolz erhebt, und noch in seinem Verfalle Staunen erreget.

Diesem kühnen Werke verschollener Jahrhunderte steht gegenwärtig ein eben so bewunderungswürdiges Kunstwerk der neuesten Zeit an der Seite, denn mit Erstaunen betrachtet man hier den kühnen Bogen, der sich über die klaffende Felsenspalte eines Seitenbaches bis zu einer Schwindel erregenden Höhe über die Wellen des brausenden Gewässers erhebt, und mir durch seine unzugänglichen Klippen die genaue Messung der Höhe vereitelte. Beyderseits steigen nähmlich die Felsenufer senkrecht empor, und tragen die niedrigen Widerlagen des 3 Klafter breiten Bogens, bey dessen Gründung und Gerüstung die Werkleute an Seilen hängend die ersten Arbeiten verrichteten, und der mit den ähnlichen Meisterwerken der berühmten **Via mala** in Graubündten verglichen zu werden verdient.

Hat schon diese Brücke den Reisenden mit Bewunderung erfüllt, so wird dieselbe noch mehr gesteigert, wenn er die anstoßende Straßenstrecke betritt, und die Hindernisse gehörig würdiget, welche hier mit dem glücklichsten Erfolge überwunden worden sind. Eine mehr als 20 Klafter hohe Felsenwand (**Tab. XIII. Fig. 6** und **7.**) hängt über der Fahrbahn, und durch Pulvergewalt wurde der erforderliche Raum in dieser außerordentlichen Höhe erzwungen; mit Schaudern blickt man von der Brustmauer in den tiefen Abgrund zur brausenden Boite hinab, und findet die Fahrbahn auf 12 bis 15 Fuß hohe Stützmauern gegründet, welche sich zwischen den Klippen sogar bis zu einer Tiefe von 40 bis 45 Fuß hinabsenken. Um dieses imposante Gemählde einer kühnen Straßenanlage zu vollenden, stürzten eben nach dem heftigen Regen die gesammelten Gewässer über die

hohe Wand ſchäumend und brauſend auf die Fahrbahn, und eilten durch einen Canal in den Schoß des Baches hinab. Mit dem Wunſche zur Abwendung dieſes zwar ſchönen, aber gefahrvollen Schauſpieles, kamen wir nach einem kurzen Zwiſchenraume gegen den Schluß des finſteren Thales, und wendeten uns auf einer **Plate-forme** gegen das Schloß zurück.

## 13.

Die beyden Straßenzüge wenden ſich um einen inneren Halbmeſſer von 2 Klafter, und bilden einen horizontalen Umwendeplatz mit einer Länge von 8 Klafter und einer Breite von 13 Klafter, die Fahrbahn erhebt ſich ſodann wieder mit 4 Zoll und man findet an den 2 Klafter hohen Felſenſprengungen neben den flach gepflaſterten Rinnſälen, ſo wie an den Stützmauern und Parapeten die bisher beobachtete Bauart mit der gewohnten Zierlichkeit befolgt. Oben wendet ſie ſich vor dem Schloſſe links vorüber und zieht über den unmerklich ſteigenden Auslauf des Gebirges nach dem einſam ſtehenden Wirthshauſe Oſpitale, dem letzten Wohngebäude, das man auf der dießſeitigen Abdachung der Ampezzaner Straße trifft.

Hier endigen die Hinderniſſe, welche die Natur dem neuen Straßenbaue entgegen thürmte; an die Stelle der engen und ſchroffen Felſenklüfte tritt nun die flache Abdachung einer Bergebene mit weißem klein gewürfeltem Kalkgerölle, das mit einer mageren Grasdecke überzogen, oder mit verkrüppeltem Nadelgehölze bewachſen iſt.

Die Straße erhebt ſich noch eine halbe Stunde lang mit 1 bis 2 Zoll und iſt an der Bergſeite gegen das lockere Kalkgerölle durchaus mit Futtermauern geſichert, welche mit Kalkmörtel verputzet ſind, und ungeachtet ihrer von 1 bis 6 Fuß ſchnell wechſelnden Höhen dennoch das nette Anſehen der Straße ungemein vermehren.

Zur Rechten windet ſich der junge Bach zwiſchen dem Nadelgehölze hindurch, und ſammelt die kleinen Waſſerfäden, die in den einzelnen Bergſchluchten herunter rieſeln. Mächtige

Geschiebe aber bedecken diese Einbiegungen des Gebirges, und ergießen sich bey heftigem Regen, einem Lavastrome gleich, in das Thal hinab, daher auch die Fahrbahn an diesen Strecken nicht nur in der Straßenbreite, sondern auch an dem Bergabhange weit hinauf muldenförmig ausgepflastert ist.

Die Steigung der Straße verliert sich nach und nach gänzlich auf der flachen Bergebene, auch die Spuren des Baches werden stets unmerklicher, und kriechende Föhren bestätigen die bedeutende Erhöhung über der Meeresfläche; beyderseits erheben hohe Berge ihre stolzen, schneebedeckten Zinnen und schütten von den zerklüfteten Felsenhäuptern große Massen von Steingerölle in das Thal herab, das finster und düster kaum eine Spur der lebenden Natur mehr zeigt.

## 14.

Nach einer halben Stunde beginnet es eben so unmerklich zu fallen, das Regenwasser folget nunmehr der Straße, und sammelt sich allmählig zu einem schmalen Bächlein, das über die Grasdecke flach dahin rieselt, bald aber übersetzet die Straße mit einer hölzernen Brücke einen Seitenbach, der schon mächtig aus einer Schlucht hervor brauset und eine Sägemühle treibt.

Stets diesem Bache folgend, vermehrt sich das Gefälle des Weges bald auf 3 und 4 Zoll, mit welchem er am linken Ufer in den sanft geböschten Bergabhang eingeschnitten ist, und in der bisher beobachteten Bauart eine beträchtliche Länge abwärts führt.

Das Thal biethet in seinen hoch aufstrebenden Bergen und Felsen die mannigfaltigsten Gestaltungen und Gruppirungen dar, doch ist immer der ernste Charakter der Nadelwaldungen vorherrschend.

In dieser einsam stillen Gegend wird die Aufmerksamkeit des Reisenden erst bey dem kleinen See von Landro durch den Damm gefesselt, mit welchem die Straße in einer Länge von mehr als hundert Klafter diese Gewässer in der Absicht durchschneidet, um eine regelmäßige Richtung zu erhalten, und das

ungünstige Uferland zu vermeiden, ungeachtet diese Ausschüttung 12 bis 15 Fuß Tiefe betragen soll.

Eine hölzerne Brücke führt wieder an das rechte Ufer zurück, und umgeben von schroff empor steigenden Gebirgs- und Felsenmassen erreichet man im engen Thale bald das einsame Gasthaus Höllenstein, und erfreut sich einer eben so herzlichen Aufnahme, als bequemen Unterkunft.

## 15.

Als wir jedoch am nächsten Morgen, den 23. September erwachten, begrüßte uns von allen Bergen herab der neu gefallene Schnee, der selbst das Thal mit seinen weißen Fittigen leicht bedeckte; der hoch angeschwollene Bach aber stürzte schäumend im engen Bette hinunter, und drohte Gefahr dem neu gebahnten Wege.

Doch beugt er sich bald unter die Fesseln einer hölzernen Brücke, von welcher die Fahrstraße längs dem flachen Bergabhange, mit dem mäßigen Falle des engen Thales zu einer zweyten Brücke, und an das rechte Ufer führt.

In den Gebirgsschluchten und Felsenklüften sind große Massen von lockerem Steingerölle angehäuft, welche bey Regengüssen über die Straße in das Thal abgeschwemmt werden, und nicht selten die Communication bedrohen, weßhalb auch hier an mehreren Strecken breite Mulden über die Fahrbahn und einen beträchtlichen Theil des Bergabhanges gepflastert sind.

Hier breitet auch der Toblachsee seine kleine Wasserfläche in der ganzen Breite des Thales aus, und benetzet den Gebirgsfuß, an dem die Straße in einer Höhe von 5 bis 6 Klafter theils in Felsen gesprengt, theils mit Stützmauern gegen das lose Gerölle geschützet ist.

Unterhalb dieses künstlich aufgestauten Teiches hat der Bach schon hinreichende Kraft, um gegen den lockeren Bergabhang und gefahrdrohend für die hoch geführte Straße an-

zuſtürmen, und dieß um ſo mehr, als ihn ein mächtiger Schutthügel am jenſeitigen Ufer noch mehr herüber drängt.

Zwiſchen den beyden Bergketten entwickelt ſich die Ausſicht nach der breiten Thalebene von Toblach, die Gebirge treten immer mehr zurück, und mit einer regelmäßigen, geraden Linie endiget die **Strada d'allemagna** in dieſer Hochebene an der Poſtſtraße, welche von Klagenfurt durch das Puſterthal herauf zieht, und ſich in der Nähe von Brixen mit der Hauptſtraße von Innsbruck nach Verona verbindet.

## 16.

Die beſchriebene neue Straßenanlage hat von ihrer Ausſtung bey Conegliano bis hieher eine Länge von ungefähr 15 deutſchen Meilen erreichet, und überſteigt ein eben ſo hohes als rauhes Gebirge in einer ſo ſanften Steigung, daß auch in den ſchwierigſten Fällen das Maximum von 4 Zoll nie überſchritten wird, ſie iſt ferner mit Einſicht und Großartigkeit projectirt und ausgeführt, und ſo wie ſie gegen die Elementarereigniſſe mit großem Aufwande möglichſt geſchützet iſt, und die Sicherſtellung gegen einige Abrutſchungen noch erwartet werden darf, eben ſo läßt auch die Beſchaffenheit der Fahrbahn keinen Wunſch unbefriediget.

Bey dieſer Beſchaffenheit erſcheint die neue Straßenanlage in techniſcher Hinſicht ihrer Beſtimmung entſprechend, und daher geeignet, den Verkehr des neuen Freyhafens von Venedig mit den nördlich gelegenen Provinzen und Ländern, durch eine feſte und bequeme Fahrbahn gehörig zu unterſtützen und zu befördern. Dieſer nächſten Verbindung tritt aber hier eine hohe Gebirgskette in der Richtung von Oſten nach Weſten hindernd entgegen, welche gegenwärtig nur weſtlich über den Brenner, oder öſtlich durch das Puſterthal und über Gmünd überſchritten werden kann, je nachdem der Zug nach Innsbruck oder Salzburg beſtimmt iſt.

## 17.

Die Ebene von Toblach hat eine bedeutend hohe Lage, und bildet die Wasserscheide zwischen den Flußgebiethen des Eisack und der Drau, durch welche sie daher sowohl dem adriatischen als auch dem schwarzen Meere ihre Gewässer zusendet.

Bey der Stationssäule Nr. 30, mithin 7½ Meilen von der Vereinigung mit der Hauptstraße von Innsbruck nach Verona, betritt man die Poststraße des Pusterthales, und erreichet in östlicher Richtung nach einer halben Stunde den Markt Innichen; man hat bis dahin aus mehreren unbedeutenden Quellen den kleinen Bach entstehen gesehen, der aber schon in kurzer Zeit zur mächtigen Drau anschwillt, und dem Wege bis gegen Klagenfurt und Marburg zum gefahrvollen Begleiter dient.

In Innichen treibt dieser neu geborne Bach im raschen Laufe schon ein Wasserwerk, und verstärkt durch mehrere aus den Bergschluchten herab stürzende Quellen, überschwemmt er bey Viersach bereits den tief liegenden Weg, welcher auch durch die vom letzten Regen abgeschwemmten Schuttmassen streckenweise bedeckt ist.

Der kleine Markt Sillian, den man in dem breiten und schönen Thale bald erreichet, ist der Sitz eines Landgerichtes, oder einer von jenen Staatsbehörden, welche in Tyrol unter der Leitung der Kreisämter alle öffentlichen Verwaltungszweige und Steuerangelegenheiten in den betreffenden Bezirken leiten. Auf grünen Säulen zeigen weiße Tafeln und deutliche Aufschriften regelmäßig die Nahmen der Ortschaften und Landgerichte, oder die ablenkenden Seitenwege an, und mehrere grün uniformirte Sicherheitsjäger wachen über die Befolgung der bestehenden Polizeyvorschriften.

## 18.

In der Nähe des Dörfchens Panzendorf führt eine gedeckte Brücke mit drey Jochöffnungen über einen reißenden Seitenbach; die verschallten Seitenwände bestehen aus einem dreyfa-

chen Hängwerke und massive Hängeisen verbinden es mit den 6 Ennsbäumen, welche eine innere Brückenöffnung von 10 Klafter, und eine 15 Fuß breite, unbeschotterte Fahrbahn bilden, übrigens aber 7 Fuß ober dem Wasserspiegel auf gemauerten 8 Fuß breiten Pfeilern ruhen.

Das Thal gestaltet sich immer anmuthiger, und überbiethet durch seine Reitze, was man nur Schönes von ihm erwarten konnte. Freyer schweifet das Auge an den hohen Bergen hinauf, und ergötzet sich an den zahlreich zerstreuten Bauernhöfen, die dem Reisenden von den Höhen entgegen schimmern, und der Landschaft reges Leben und Freundlichkeit gewähren. In den höheren Regionen erheben sich schirmend dichte Waldungen, und schneebedeckte Felsenzacken ragen von noch höheren Gebirgsriesen in dieses friedliche Thal herüber.

Der schmale Thalgrund ist mit dem grünen Teppiche üppiger Wiesen bedecket, und trägt allenthalben die Spuren der Ausartungen des ungezähmten Waldbaches, der auch seine Verheerungen bis zu der Straße ausdehnt, denn diese war an mehreren Strecken mit Wasser überronnen, da sie ohne kunstmäßiger Anlage, allen Niederungen und Anhöhen des Terrains folget, sich zwischen den Zäunen und Grundstücken in ungeregelten Linien dahin schlängelt, und bey der gewöhnlichen Breite von 18 Fuß sich weder über das Nebenterrain erhebt, noch durch Gräben begränzet ist, weßhalb auch die Fahrbahn, obgleich von ziemlich fester Beschaffenheit, kein regelmäßiges Querprofil darstellet.

Unterhalb Apfalterbach führt sie mit einer 7 Klafter langen Brücke ohne Mitteljoch an das rechte Ufer des wüthenden Baches, und indem sie sich mit 6 Zoll in die tiefere Thalfläche hinab senket, bemerkt man eine Uferversicherung, welche aus 6 Fuß von einander entfernten Piloten und zwey liegenden Baumwänden besteht, der Zwischenraum ist aber mit Faschinen aus Nadelholz ausgefüllt, und trägt ein Steinpflaster, welches gegen das Wasser einen sanften Abfall bildet.

Eine Nothbrücke führt wieder an das linke Ufer zurück, an welchem man in mehreren Abtheilungen solide Steinmauern gegen die Wuth der Drau aufgeführt findet, und einige von den Gebirgswässern hoch aufgethürmte Schutthügel überschreitet. Man zieht an mehreren bedeutenden Verheerungen des Flusses vorüber, und gelanget endlich unterhalb Au zu einer 12 Fuß hohen Dammstraße, mittelst welcher eine tief eingerissene Serpentine abgebaut und versichert ist.

Von Bergen eingeengt, hat dieser Fluß in seinem mächtigen Falle auch das nächst folgende Ufer in Bruch gelegt; einige Mauern und gepflasterte Pilotensporne sollen die weiteren Verheerungen hemmen, die Straße aber ist größtentheils schon auf den Bergabhang verlegt, dessen wellenförmige Linien durch Einschnitte und Aufdämmungen einigermaßen verbessert wurden.

## 19.

Die beyden Bergreihen rücken immer näher, und verengen endlich das Thal dergestalt, daß die Drau, bis auf 8 Klafter beschränkt, mit betäubendem Getöse gegen die Straße ankämpfet, welche ihr den nöthigen Raum durch einen Uferbau abgerungen hat. In so fern der hohe Wasserstand es beurtheilen ließ, besteht die Grundlage aus solidem Steinmauerwerke, und dient zur Stütze für ein Flechtwerk aus Nadelfaschinen, das sich in 8 Schichten bis zur 12 Fuß hohen Fahrbahn erhebt.

Die Stelle der Geländer vertritt hier ein 2 Fuß hoher und breiter, rasenbekleideter Erddamm, den schotterigen Bergeinschnitt aber unterstützet eine 4 bis 6 Fuß hohe trockene Steinmauer und an der 10 Klafter hohen Erdböschung sind 9 Zoll hohe Verflechtungen angebracht, welche 3 Fuß von einander entfernt stehen, und in den planirten Zwischenräumen regelmäßig mit jungen Weidenreisern bepflanzet sind.

An dieser 60 Klafter langen Versicherung eines steilen und lockeren Bergabhanges bewährt sich die Zweckmäßigkeit dieser Bauart, welche der k. k. Bau-Directions-Adjunct Joseph Duile in seinem Werke: Über Verbauung der Wildbäche in Ge-

birgsländern, vorzüglich in der Provinz Tyrol und Vorarlberg; Innsbruck 1826," näher erörtert hat, und welche daher allgemeine Beachtung und Anwendung um so mehr verdient, als bey der fortgesetzten Entholzung der Gebirge sich die Abrutschungen, Einrisse und die Abschwemmung der Erd- und Schottermassen allenthalben und in vielen Gegenden auch außerhalb Tyrol vermehren, und die Ebenen mit Erhöhung der Flußbette und verheerenden Überschwemmungen bedrohen.

Bey dieser Bauführung beginnt die sogenannte Klause, eine enge und finstere Gebirgsschlucht, in welcher die tobende Drau sich zwischen den schroffen Gebirgsmassen den Durchgang schäumend erzwingt, und die Straße fortan bekämpfet, welche hier theils im steilen Bergabhange eingeschnitten, theils mit Steinmauern gegen das Flußbett vorgerücket ist.

Nachdem man in dieser schauerlichen Einöde schon eine halbe Stunde nur das betäubende Getöse der wilden Fluthen vernommen, erhebt sich der Schranken eines Wegmauthhauses, und bald entwickelt auch ein breiter Gebirgskessel die schöne Lage des Städtchens Lienz am Ausgange eines Nebenthales, das sich bis an den Fuß des Großglockner erstreckt, jenes mächtigen Gebirgsriesen, der sein Gigantenhaupt unter der schimmernden Decke einer ewigen Schneewüste bis zur Höhe von 11982 Fuß über die Meeresfläche erhebt.

Zur Zeit der Römerherrschaft ging von Lienz der bequemste Alpenpaß über die karnischen Alpen, in der kürzesten Richtung an das adriatische Meer. Er ging nähmlich von Aquileja am rechten Ufer des Torre unweit Udine nach Trecesimo, und von hier in den engen Thälern nach Tolmezzo, am Bute aufwärts nach Zuglio, wo das **Forum Julii** stand, nach Paluzza und Timao; von hier erhob er sich auf den **Monte croce** und ging von da abwärts durch das Thal Zelia nach Lonzium. Die Ereignisse der Zeit haben fast alle Spuren dieses Weges vernichtet, und so wie Aquileja zu einem unansehnlichen Städtchen herab sank, ist auch aus diesem Alpenpasse ein gewöhnlicher Gebirgspfad geworden.

Das bisher unfreundliche Wetter erhellte sich endlich, die Sonne zerriß den dichten Wolkenschleyer, und goß Leben und Heiterkeit über die breite Thalgegend, eine große Zahl einzeln stehender Bauernhöfe schimmerte von den südlichen Abdachungen herab, während die Nordseite mit ihren dicht besetzten Wäldern noch im dunklen Schatten lag.

Diese anmuthige Landschaft und das rege Leben erfüllt auch das Gemüth mit Heiterkeit, und in fröhlicher Stimmung durchschreitet man die Thalfläche auf einer regellosen Straße, die noch allen Unbilden der wüthenden Gebirgswässer ausgesetzt ist, welche sie häufig durch breite Schluchthügel zu bedeutenden Steigungen zwingen.

## 20.

Eine Tafel mit dem rothen Tyroleradler und der Aufschrift: „Provinz Tyrol, Kreis Pusterthal, Landgericht Lienz," bezeichnet bey der Station Nr. 63 $^{1}/_{4}$ die Gränze mit Kärnthen, und weiset daher die Entfernung von der Hauptstraße bey Brixen mit 15 $^{3}/_{4}$ Meilen aus.

In einiger Entfernung erhebt sich eine Stationssäule mit der Aufschrift: „XII Meilen von Villach" und der Marktflecken Ober-Drauburg ist der erste bedeutende Ort, den man in Kärnthen berührt.

An der Straße bemerket man eine regelmäßige Begränzung der 3 Klafter breiten Bahn durch Seitengräben, und eine sorgfältig erhaltene Convexität, doch folget sie ebenfalls wellenförmig dem Gebirgsfuße und übersetzet mehrere Seitenbäche nebst deren weit vorgeschobenen Schutthügeln.

Ohne von bemerkenswerthen Bauwerken angezogen zu werden, gelanget man nach der Poststation Greifenburg, und kann daher seine volle Aufmerksamkeit dem eben so schönen als gut cultivirten und dicht bevölkerten Thale widmen. Bey dem nächsten Postorte Sachsenburg führt eine einfach construirte Brücke in diesen ansehnlichen Marktflecken hinüber, und eine zweyte wieder an das linke Ufer der Drau zurück; in geringer

Entfernung eröffnet sich zur Linken ein breites Thal mit einer schönen Aussicht nach dem Hochgebirge mit dem schneebedeckten Scheitel, aus dessen kaltem Busen der Möllfluß einen bedeutenden Wasserreichthum der Drau zuführt; eine Nebenstraße aber schlängelt sich an seinen Ufern zu mehreren Ortschaften hinauf, und endiget endlich in einen Saumweg, auf welchem man über den Tauern nach dem vielbesuchten Bade Gastein gelanget.

## 21.

Die ziemlich geregelte Poststraße durchschneidet die breite Thalebene in bedeutender Entfernung von der Drau, sie übersteigt sodann einen weit vorragenden, niedrigen Gebirgsvorsprung, und senket sich mit 6 bis 7 Zoll nach dem Postorte Spital hinab. Hier trennt sich die nach Salzburg führende Poststraße, die im weiteren Verfolge mit einem Seitenzuge in das herrliche Ennsthal ausästet, die Hauptstraße aber übersetzet mit einer gedeckten 16 Klafter langen Brücke in 2 Jochöffnungen den reißenden Seitenbach, und geht in mannigfaltigen Krümmungen über die fruchtbare und emsig cultivirte Thalebene nach Mauthbrücken, wo sie mit einer einfachen Jochbrücke von 9 Öffnungen an das rechte Ufer der Drau führt. An dem Bergabhange wellenförmig eingeschnitten, gewährt sie hier einen schönen Überblick des fruchtbaren Thales, der in Schlangenlinien dahin fließenden Drau, und der hoch empor steigenden Gebirgsketten; von Paternion angefangen übersetzet sie aber eine Reihe von Gebirgsvorsprüngen mit bedeutenden Steigungen und erreichet endlich in der Kreisstadt Villach ihr Ende an der von Mailand und Venedig kommenden Hauptstraße.

Hier überschreitet man zum letzten Mahle den Fluß, und indem man im wechselnden Gefälle mehrere Anhöhen übersetzt und einzelne Waldpartien durchschneidet, gelangt man bey dem Postorte Velden an die Ufer des Wörthersees, welcher zwar nur eine schmale Wasserfläche, dagegen aber freundliche Ansichten seiner gebirgigen Ufer darbiethet, und die Aussicht

nach den Hochgebirgen von Krain eröffnet, welche ihre tief beschneyten Zinnen hoch in die Lüfte erheben.

Endlich betritt man die weite Ebene von Klagenfurt, und bewundert auf einer hoch gewölbten Brücke die regelmäßigen Linien und baumbesetzten Ufer des schiffbaren Canales, der den Wörthersee mit der Hauptstadt verbindet, und vorzüglich zum Holztransporte benützt wird.

## 22.

Von Klagenfurt wechselt die fruchtbare Ebene mit Hügeln, Ortschaften und Waldpartien, und überall zeiget sich die emsige Pflege des Bodens mit einer üppigen Vegetation belohnt; Schlösser und Burgruinen zieren die Anhöhen und starrende Schneefelder schließen den Hintergrund dieses großen Amphitheaters.

Die Straße hat 4 Klafter zur Normalbreite, und durchzieht diese hügelige Gegend im sanft vertheilten Gefälle, ohne durch eine gute Beschaffenheit des Schottermateriales begünstiget zu seyn, oder auch bey nasser Witterung eine feste und bequeme Fahrbahn darzubiethen.

In dem Städtchen St. Veit, das sich von dem verheerenden Brande des Jahres 1829 schon erhohlt hat, nimmt man gewöhnlich Vorspann, da die Straße in den beträchtlichen Steigungen von 6 bis 10 Zoll über mehrere wellenförmige Anhöhen ohne Kunstanlage gezogen ist; jenseits derselben verenget sich das schöne Thal, man überschreitet den Gurkfluß drey Mahl, und bewundert das weitläufige Schloß Zwischenwässern des Fürstbischofes von Gurk, nebst mehreren ausgebreiteten Eisenwerken, und in geringer Entfernung erhebt sich auf einem Hügel jene große Burg, die noch als Ruine die unten liegende Stadt Friesach beschirmet.

Eine halbe Stunde von dieser durch seinen Bergbau bekannten Stadt, erreichet man bey einem kleinen Gebirgswasser die Gränze von Steyermark, und ist hier nach der

Straßeneintheilung 6 ¼ Meilen von Klagenfurt, so wie auch 14 ½ Meilen von Bruck an der Muhr entfernt.

## 23.

Die Straße folget längs dem Fuße des alten Schlosses Dürrenstein, dem engen und schönen Thale am linken Ufer des rauschenden Baches nach Neumarkt hinauf, sodann aber erhebt sie sich in einem breiten Gebirgskessel mit Steigungen von 7 bis 8 Zoll und einer eben so steilen als scharfen Wendung auf einen Hügel, auf dessen Rücken sie einige kleinere Anhöhen bis zu dem einzeln stehenden Wirthshause in Bergau übersetzet. Hier wird gewöhnlich die in Neumarkt genommene Vorspann entlassen, und sowohl die bestehenden Gebrechen dieser Straßenanlage, als auch die günstigen Localverhältnisse lassen eine baldige Genehmigung der schon angetragenen kunstmäßigen Verbesserung lebhaft wünschen.

Von Bergau senket sich die Straße nach der vor einigen Jahren geführten neuen Anlage mit einem Gefälle, welches zwischen 4 und 2 Zoll wechselt, an einer sanft geböschten Abdachung hinab, und ist stets erhöht über die sumpfige Thalebene, daher man hier fortan eine freye Übersicht der schönen Gebirgskette hat, die um so reitzender erscheint, als eine große Zahl von Häusern zwischen Waldgruppen zerstreut von den Höhen herab schimmert. Die 4 Klafter breite Straße folget in weiten Schwingungen den Biegungen des Bergabhanges, und führt in das breite Thal hinab, in welchem sich der Muhr-Fluß zwischen Wiesen, Auen und Feldern, zwischen Ortschaften und Bauernhöfen schlangenförmig hindurch windet und nun der Führer der Poststraße bis nach Bruck hinab wird.

## 24.

Diese erhebt sich steil an felsigen Ufern, und führt nach einigen Wellenlinien zu einer hohen Felsenwand, an welcher so eben zum Schutze gegen die heftig anprallende Muhr eine

neue Straßenanlage in einer Länge von mehr als 400 Klafter vollendet wurde.

Zu diesem Zwecke ist dem wüthenden Strome ein Steinpflaster entgegen gesetzt, das auf einer dicht geschlagenen Pilotirung ruht, und die Fahrbahn über den höchsten Wasserstand erhebt. Der Grundbau verbürget eine feste Beschaffenheit, da die 20 Fuß breite Grundlage aus stehenden Bruchsteinen 12 Zoll zur Dicke hat, sodann 6 Zoll hoch mit Schlegelsteinen bedecket, und 3 Zoll hoch beschottert ist, während die 4 Fuß breiten Banquette an der Wasserseite mit Geländern versichert sind, an der Bergseite aber die Felsenwand zur Erweiterung der Fahrbahn 3 bis 4 Klafter hoch mit Pulver abgesprengt ist.

Die engen Gässen des nahen Unzmarkt lassen um so mehr eine Erweiterung wünschen, als diese Straße häufig von sehr breiten Frachtwägen befahren wird. Von hier genießt man auf der hoch geführten Straße fortan eine freye Übersicht der schönen und fruchtbaren Thalebene mit den Schlangenlinien der Muhr und den mit Häusern bedeckten Anhöhen.

Nach wiederhohltem Steigen und Fallen erblicket man im breiteren Kreise des Gebirges die finsteren Mauern der Kreisstadt Judenburg, die sich auf einer Anhöhe am rechten Ufer der Muhr düster erhebt. In einer engen von Häusern zuweilen bis auf 15 bis 18 Fuß beschränkten Gasse fällt die italienische Hauptstraße mit 8 bis 10 Zoll in krummlinigen Richtungen bis an das Ufer des Flusses hinab, und übersetzet diesen mit einer Brücke von 6 Jochöffnungen, welche bey einer Länge von 39 Fuß die in Steyermark übliche Construction mit Hängketten zeigt. Man erhebt sich alsogleich wieder zwischen einigen Häusern mit 6 bis 7 Zoll auf eine mäßig hohe Ebene, und so wie bey jedem Reisenden der Wunsch nach einer Verbesserung der Abfahrt von Judenburg, besonders aber dann erwachet, wenn er in diesem engen Gäßchen einem mühsam hinauf klimmenden Frachtwagen begegnet, eben so erscheinen dem Techniker die der Abbauung entgegen stehenden Localhindernisse, wenn gleich bedeutend, doch keineswegs unüberwindlich.

## 25.

Eine weite Ebene, die größte in Obersteyer entwickelt hier eine Mannigfaltigkeit der Gebirgsansichten, und erstrecket sich, von der Straße in ziemlich geregelten Linien durchschnitten, bis nach dem 3 Meilen entfernten Knittelfeld. Unterhalb dieses Städtchens gelanget man an das rechte Ufer der Muhr, und in geringer Entfernung wieder an das linke zurück; die Straße folget in der beschränkten Thalgegend unmittelbar dem Laufe des Flusses, auf dessen Wellen mehrere Kohlenflösse schnell dahin schaukelten. Nach einer halben Stunde treten die hohen Gebirge zurück und schließen um den Postort Kraubatt einen weit geschwungenen Kreis, und indem man die Hauptstraße verfolgt, bemerket man eine Ausästung, welche über Schladming nach Salzburg führt; der Hauptzug aber windet sich über einen flachen Gebirgsvorsprung wieder in ein enges Thal an die Muhr hinab, welche hier mit einem sehr schief stehenden Faschinensporne versichert ist. Diese wendet sich in einem weiten Bogen abermahls von der Straße hinweg, und umkreiset einen weiten Vorsprung des Gebirges, die Fahrbahn aber erhebt sich mit 5 bis 6 Zoll an dem ziemlich steilen Abhange hinauf, und indem sie jenseits im gleichen Gefälle sich wieder hinab senket, eröffnet sie eine überraschende Aussicht nach der schönen Thalebene und der Stadt Leoben, die man auf den Schlangenlinien der wohl erhaltenen Straße bald erreicht.

Hier ästet eine zweyte Nebenstraße aus, welche nach Vordernberg und über den hohen Prechbühel nach Eisenerz führt; man übersetzet im Innern der Stadt die Muhr auf einer gewöhnlichen Jochbrücke von 39 Klafter Länge und 6 Jochöffnungen, und bemerket hier den bezeichneten hohen Wasserstand vom Jahre 1827, der auch hier wie in Grätz und Untersteyer sich mit seinen großen Verwüstungen noch lange Zeit im Andenken erhalten wird.

Die Gegend gestaltet sich zu einem freundlichen und gut cultivirten Thale, in welchem die Straße steigend und fal-

lend nach der Kreisstadt Bruck an der Muhr leitet, und auf diesem zwey Meilen langen Zuge eine ausgedehnte Uferpflasterung zeigt, welche mit der sehr flachen Böschung auf einer Pilotirung ruhend, in einer weit geschwungenen Bogenlinie die Straße gegen den Angriff des Flusses schützt. Unmittelbar an der Stadt überschreitet man denselben auf einer nach der Ueberschwemmung des Jahres 1827 neu erbauten Jochbrücke, welche zwischen gemauerten Landpfeilern 5 Jochöffnungen hat, und den 44 Fuß weiten Zwischenraum mit gespannten Rösten überspannt, die zugleich den oberen Geländerbalken bilden, und zwey Durchzüge mit ungewöhnlich dicken Hängeisen tragen. Auf dieser Brücke bewahren zwey Marmorplatten ein merkwürdiges Ereigniß in folgenden Aufschriften:

**Franz dem Ersten**
**Bruck's dankbare Bürger**
**Bey Wiedererbauung**
**Dieser Brücke**
**Im Jahre 1830.**

und:

**Ihre k. k. Majestäten Franz I. und Carolina haben die ersten diese Brücke befahren am 28. May 1830.**

---

## Drittes Capitel.

### Von Venedig nach Mailand.

### 1.

Nach einem gut benützten, mehrtägigen Aufenthalte in Venedig brachte uns eine vierruderige Gondel am 7. Juny 1827 an das feste Land zurück, und binnen einer Stunde rollten wir

wieder auf festem Grunde über die schön angelegte Dammstraße nach dem gelehrten Padua hin. Auf dieser angenehmen und für den Techniker besonders interessanten Fahrt sahen wir in dem großen Dorfe Mira die prachtvollsten Landhäuser und herrlichsten Gärten als Denkmähler der ehemahligen Reichthümer Venedigs, dessen Patrizier gewöhnlich hier die Sommermonathe zu verleben pflegten.

Die gewaltige Brenta bedroht diese Villen aber öfters mit Überschwemmungen, wenn sie bey dem Schmelzen der Schneemassen in den Hochgebirgen zur furchtbaren Höhe anschwillt, und die beyderseits hoch aufgeführten Erddämme in langen Strecken zerstört.

In dem angränzenden Dolo wird mittelst einer sehr hohen und breiten Schleuße ein 10 Klafter breiter Schifffahrts-Canal abgeleitet, und zum Transporte von Lebensmitteln, Waaren und Reisenden nach und von Venedig lebhaft benützet.

Die Brenta ist hier und so lange sie die Ebene durchströmt, in hohen, unmittelbar am Ufer stehenden Dämmen geführt, welche streckenweise auch zur Poststraße dienen. Dieser Fluß war eben durch die Schneewässer hoch angeschwollen, und hatte oberhalb Dolo am rechten Ufer einen über hundert Klafter langen Dammbruch und Uferabriß verursacht, mit dessen Schließung einige hundert Arbeiter thätigst beschäftiget waren.

Das schon seit Jahrhunderten aus dem Hochgebirge herabgewälzte Geschiebe hat die Flußsohle dergestalt erhöht, daß der Wasserspiegel selbst bey niedrigem Stande höher liegt, als das äußere flache Terrain. Unberechenbar ist daher der Schaden, welcher bey Hochwässern durch einen Dammbruch entsteht, da sich dann ein großer Theil des hoch angeschwollenen Flusses über die große und fruchtbare Ebene ergießt, sie, so weit das Auge reicht, in einen See verwandelt, alle Feldfrüchte zerstört, und bey dem Mangel eines raschen Abflusses auch der Gesundheit der Einwohner schädlich wird.

Ungeachtet der thätigsten Obsorge von Seite der aufgestellten Districts-Baubeamten und Aufseher, und der bedeutenden

Kosten, welche von der Regierung und den Grundbesitzern auf diese Damm- und Uferbaulichkeiten, so wie auch für die Aufstellung zahlreicher Dammwachen angewendet werden, ereignen sich doch häufige Dammbrüche, und man ist daher ernstlich bedacht, dieses stets wachsende Übel durch die Abkürzung des Laufes der Brenta vom Grunde aus zu heben, da sich hierdurch eine größere Geschwindigkeit und Kraft ergeben, und der Fluß sodann vermögend seyn würde, das Geschiebe bis in das Meer fort zu führen.

Es sind daher schon zwey Anträge bearbeitet und der höheren Verhandlung unterzogen worden, wovon der eine auf die Ausmündung in die Lagunen Venedigs innerhalb der Murazzi, der andere aber auf die Ausmündung außerhalb derselben in das hohe Meer gegründet ist. Der erstere würde die kürzeste Linie, mithin für die Brentagegend den möglichst besten Erfolg erzielen, der zweyte dagegen bey einem beschränkteren Erfolge ein großes Übel des ersten Antrages, nähmlich die Verschlammung der Lagunen mit allen hieraus entstehenden Nachtheilen für die Schifffahrt und Gesundheit, beseitigen.

Unmittelbar am Ufer dieses Flusses liegt auch das kaiserliche Lustschloß Stra mit seinen weitläufigen Gartenanlagen, welche aber ebenfalls der Überschwemmungsgefahr unterliegen. Eine 48 Klafter lange Brücke mit 9 Jochöffnungen und grünem Öhlanstriche führt oberhalb dieses alterthümlich schönen Schlosses nach dem rechten Ufer und dem großen Orte Ponte di Brenta, und auf der regelmäßig angelegten Dammstraße zwischen gut cultivirten Ackergründen und Baumpflanzungen nach Padua.

Nebst dieser Straße steht Padua auch mittelst der Brenta, dem Brenta-Canale und den Lagunen mit Venedig in Verbindung, und in neuester Zeit erbaute eine Gesellschaft ein Dampfschiff zur Beschiffung der Lagunen und als Packetboot nach und von Padua. Dieses Dampfboot, **l' ottelo** genannt, hat 10 Pferdekraft, und wurde **(Biblioteca italiana, ottobre 1831)** im Jahre 1831 in Venedig mit einem Kosten-

aufwande von 55,000 Lire für eine Anzahl von 50 Reisenden erbaut, und mit Maschinen aus Birmingham versehen.

## 2.

Die Stadt Padua hat einen verhältnißmäßig großen Umfang, und gewährt bey dem äußeren Anblicke keinen angenehmen Eindruck, welchen auch die langen, schmalen Gässen mit ihren schwarzen und düsteren Häusern nicht zu mildern vermögen. Ein großer Theil von diesen hat Bogengänge, in den offenen Theilen der Gässen ist aber das Trottoir mit schönen Platten belegt, und am Rande mit 3 Zoll breiten, stehend eingesetzten Platten von der Fahrbahn abgesondert, welche um 2 bis 3 Zoll tiefer liegt, mit kleinen runden Kieselsteinen convex gepflastert und bequem zu befahren ist. (**Tab. I. Fig. 11.**) Padua, das sich seiner Gründung durch Antenor rühmt, späterhin aber durch Alarich und Attila verwüstet und endlich durch die Republik Venedig unterjocht wurde, schwang sich im Mittelalter durch seine viel besuchte Universität zu dem Rufe hoher Gelehrsamkeit empor, und ist gegenwärtig bey einer Zahl von 46,000 Einwohnern noch ein reicher Schauplatz von Merkwürdigkeiten.

Hiervon wird der große Justizsaal mit einer Länge von 120 Schritten bey dem Baukenner großes Interesse erregen, und ihn auch von der störenden Einwirkung überzeugen, welche die kahlen Breter des Bohlengewölbes und die durchgezogenen Schließen erzeugen.

Die St. Justina-Kirche soll nach der St. Peterskirche in Rom die größte Italiens seyn, und ist Ehrfurcht erregend durch ihre einfach edle Bauart und die überraschende Höhe des aus acht Kuppeln bestehenden Gewölbes. In der Nähe derselben bewahrt auch die große, im gothischen Style aufgeführte Kirche den Leichnam des heiligen Anton von Padua in einem prachtvollen Grabmahle aus weißem Marmor, und umgeben von 9 Basreliefs von Sansovini. Dieses Grabmahl in einer Seitencapelle war eben reich beleuchtet, da die Zeit heran nahte,

in welcher das Andenken an die Tugenden dieses Heiligen sowohl durch kirchliche Ceremonien, als auch durch Volksfeste mit Pferderennen und Wettfahrten auf dem **prado della valle** gefeyert wird.

Bey dem schönen Stadtthore beginnt die prachtvolle Dammstraße mit einer Allee von Platanen und Trompetenbäumen; sie stehen am Straßenrande 4 Klafter von einander entfernt, zwischen den steinernen 11 Zoll dicken Säulen, welche die 4 ½ Klafter breite und hoch aufgedämmte Fahrbahn von den 4 Fuß 7 Zoll breiten Fußwegen oder Banquetten absondern.

## 3.

Die Erhaltung der Staatsstraßen wird im lombardisch-venetianischen Königreiche durch Versteigerung in kleinen Abtheilungen an Pächter überlassen, und von dem, in den Delegationen aufgestellten Baupersonale unter der Oberleitung der beyden Bau-Directionen in Venedig und Mailand controllirt. Die Pachtzeit ist in der Regel auf 9 Jahre festgesetzt, und hiebey die Quantität des aufzuführenden Schottermateriales genau bestimmt, welche nach Erforderniß vermehrt, oder vermindert werden kann, daher sich die Licitation tariffmäßig auf Einheitsmaßen gründet. Das Materiale wird übrigens von dem Baupersonale gehörig übernommen, die Verwendungszeit und Art von diesem angegeben, und die Beschädigungen durch Elementar-Ereignisse von dem Straßenfonde abgesondert vergütet.

Die Herstellung neuer Straßen ist ebenfalls ein Gegenstand der versteigerungsweisen Verpachtung mit der besonderen Bedingung, daß der Pächter auch die Erhaltung des hergestellten Straßenbaues während den nächsten 9 Jahren gegen die festgesetzte Vergütung zu besorgen habe.

Dieser Einrichtung über die Straßenerhaltung im lombardisch-venetianischen Königreiche kommen mehrere günstige Umstände zu Guten, wovon die kunstgemäße Anlage und hohe Aufdämmung, die gute Beschaffenheit des Materiales und des-

sen leichte Gewinnung, vor allem aber das milde Klima, und die geringe Befahrung mit mittleren oder leichten Fuhrwerken zu den vorzüglichsten gehören, weßhalb auch die bey neuen Straßenanlagen in der Regel nur mit 9 Zoll festgesetzte Dicke des Straßenkörpers ohne Steingrundlage als genügend erscheint.

Die Herstellung und Reparatur der Brücken, Canäle, Stützmauern und übrigen Baugegenstände ist in der allgemeinen Straßenpachtung nicht begriffen, und wird von Fall zu Fall abgesondert versteigert und vergütet. Da in diesem Königreiche keine Straßenmauthen bestehen, so werden alle Auslagen für die Herstellung und Erhaltung der Straßen unmittelbar aus dem Staatsschatze bestritten, und an denselben erscheint nur noch eine systemmäßige Eintheilung in Meilen sowohl für die ämtliche Überwachung, als auch aus Rücksicht für das reisende Publicum als wünschenswerth und nothwendig.

So wie sich die Staatsstraßen durch ihren vortrefflichen Zustand auszeichnen, eben so sind auch die vorzüglicheren Nebenwege in regelmäßigen Linien und Breiten angelegt, und werden durch sorgfältige Beschotterung fortwährend in gutem Stande erhalten, wovon die repartirten und im baren Gelde entrichteten Kosten um so weniger lästig fallen, als hier keine Befreyungen Statt finden.

Überhaupt dringt sich einem jeden aufmerksamen Reisenden die Bemerkung auf, daß hier, in dem Heimathlande der Baukunst, wo sie längst schon zur Vollkommenheit gediehen, als noch alles ringsherum in finsterer Unwissenheit darnieder lag, auch die Landbewohner, vom reichen Grundherrn abwärts bis zu dem gemeinen Pächter und Arbeitsmanne, von einem höheren Sinne für Kunst als irgendwo durchdrungen seyen. Man findet daher beynahe im ganzen Lande die Grundstücke in regelmäßige Figuren abgetheilt, die Bäume in geraden Reihen und gleichen Entfernungen gesetzet, bey den Wegen eine gleichmäßige Breite beobachtet, und insbesondere die Canäle und Wässerungsgräben in gerader Linie hergestellt, so wie auch jeden lee-

ren Platz oder Ufer- und Straßensaum zur Anpflanzung von nutzbaren Gewächsen verwendet.

Die Lombardie stellt daher ein großes Beyspiel von der Vollkommenheit auf, welche die Bodencultur zu erreichen vermag, wenn sie sich auf Mathematik stützet.

## 4.

Nebst den Poststraßen werden auch die Baulichkeiten an den Flüssen theils aus dem Staatsschatze, theils von den betreffenden Grundbesitzern bestritten, und erfordern hier um so mehr ein besonderes Augenmerk, als beynahe alle am südlichen Abhange der langen Alpenkette von dem Karst bis an den Gotthard entspringenden Gewässer durch die Ebene des lombardisch-venetianischen Königreiches dem Meere zueilen, und auf diesem langen Zuge nicht nur zur bedeutenden Größe anwachsen, und hiedurch die Landescultur bedrohen, sondern auch gewöhnlich zur Schifffahrt verwendet werden.

Dieser große Wasserreichthum ist schon seit Jahrhunderten überdieß noch zur Bewässerung der Grundstücke benützt, eine Anstalt, welche in dieser Vollkommenheit, geregelten Eintheilung und großen Ausdehnung in keinem Lande Europens besteht. Von der Natur keinesweges mit einem fruchtbaren Boden gesegnet, da er größtentheils nur eine sehr dünne Erdschichte mit schotteriger Unterlage enthält, konnten diese weit ausgedehnten Ebenen nur durch die belebende Kraft des Wassers zu jener hohen Erträgnißfähigkeit gesteigert werden, in welcher wir sie gegenwärtig erblicken, und welche im Stande ist, eine Volksmenge von 5400 Seelen auf einer Quadratmeile zu ernähren.

Die erforderliche Wasser-Quantität wird daher mittelst Schleußen aus den Flüssen und Bächen abgeleitet, und eine unzählbare Menge von Haupt- und Neben-Canälen durchschneidet in regelmäßigen Richtungen netzförmig das flache Land, geregelte Wassertheilungen bestimmen die einzelnen Wasser-Quantitäten, und gehörig angelegte Schleußen führen

sie während der festgesetzten Zeitfrist dergestalt auf die Grundstücke, daß sie hier die ganze Fläche überrieseln, welche zu diesem Zwecke durch Erhöhungen nach schiefen Ebenen und durch Rinnsäle gehörig vorgerichtet sind.

Die Wasserleitungen durchkreuzen sich nicht selten in verschiedenen Niveaus und sind in gemauerten Rinnsälen oft zwey- und dreyfach über einander geführt; eben so werden hierzu auch die Straßengräben häufig verwendet, und während der Reisende dem Laufe des Wassers zur Rechten folgt, kömmt ihm jenes zur Linken oft geradezu entgegen.

Sowohl über diese Wasserleitungen und Bewässerungen, als auch über die Schutzbaulichkeiten an den Flüssen und Bächen bestehen die erschöpfendsten Verordnungen, welche bis in das 13te Jahrhundert zurückführen, und sich auf den Grundsatz stützen, daß die Gewässer ein Staatseigenthum seyen, und an die Privaten gegen eine angemessene jährliche Geldzahlung nach dem Flächenmaße der Ausleitung überlassen werden. Überdieß besteht eine schätzenswerthe „Sammlung der Gesetze, Anordnungen und Weisungen zum Gebrauche der Magistrate und des Corps der Ingenieurs der Wässer und Straßen," Mailand 1806, welche gegenwärtig noch fortgesetzet wird.

Bey diesen geregelten und auf technischen Grundsätzen beruhenden Wasserbaulichkeiten und Wässerungseintheilungen, welche mit größter Genauigkeit beobachtet werden, und auf die Erträgnißfähigkeit des Bodens den wichtigsten Einfluß nehmen, ergibt sich noch die weitere Folge, daß sich nicht nur viele Privat-Ingenieurs gebildet, sondern auch die Grundbesitzer und Pächter mit den Bauwissenschaften näher bekannt gemacht wurden, wovon die vortheilhafte Einwirkung auf den Zustand des Landes in allen Theilen sichtbar wird.

## 5.

Nach dieser kurzen Abschweifung führe ich den Leser wieder in die schöne Platanen-Allee bey Padua zurück, in deren Schatten er bald mittelst einer 20 Klafter langen Joch-

brücke von der hier gewöhnlichen Bauart, den schlammigen und mit Dämmen versicherten Bacchiglione übersetzen, und eine Pappel-Allee betreten wird, die ihn auf der Dammstraße zwischen einigen mahlerischen Hügeln und der emsig gepflegten Landschaft nach Vicenza führt.

Schon bey dem Eintritte erkennt man an den öffentlichen und einigen Privat-Palläſten Paladio's Heimath, und findet in dem Eingange des von ihm bewohnten kleinen Hauses die lebensgroße Statue dieses berühmten Baukünstlers. Das von ihm erbaute, und nur bey außerordentlichen Veranlassungen benützte olympische Theater, verdient als eine Nachahmung der Alten die Aufmerksamkeit des Baumeisters.

Die nächste Umgebung von Vicenza ist mit Platanen-Alleen und freundlichen Rasenplätzen zu angenehmen Spatziergängen verschönert, und ein bedeckter Weg mit Arkaden und Ruheplätzen führt zur Wallfahrtskirche **Madonna del monte** hinauf, wo man eine der weitesten Aussichten über die schöne Umgebung der Stadt bis gegen Padua und Venedigs Lagunen genießt.

## 6.

Von Vicenza gelanget man auf der geradlinigen, mit Pappeln und Ulmen besetzten Dammstraße durch eine emsig cultivirte Hügelgegend, in welcher vorzüglich Weinbau und Seidenzucht getrieben wird, nach Montebello, nachdem man vorher auf gewöhnlichen Jochbrücken zwey bedeutende Torrente übersetzet hat, welche zwar mit massiven Ufermauern und Erddämmen versichert, bey der hohen Lage der Sohle aber für die tiefer liegenden Felder doch gefahrdrohend sind.

Der große Flecken Montebello, vor welchem noch eine ungeregelte Straßenstrecke, ohne Aufdämmung und Convexität bestehet, pranget mit einem schönen Schlosse auf einer mäßigen Anhöhe, und ist mit einem guten Straßenpflaster und Fußwege versehen.

Bey Sorio beginnt wieder die neue Straßenanlage mit

der 26 Fuß breiten Fahrbahn, welche von 10 zu 10 Klafter durch runde steinerne Säulen von dem 3½ Fuß breiten Banquette abgesondert, und über das Nebenterrain in regelmäßigen Linien hoch aufgedämmt ist.

Am äußeren Rande der breiten Gräben laufen dichte Reihen von Weiden und Pappeln hin, hinter welchen die eben so regelmäßig eingetheilten als emsig cultivirten und bewässerten Ländereyen durchblicken. Insbesondere sind die Wiesen in kleine Quadrate abgetheilt, und mit Bäumen begränzet, wodurch die ganze Gegend das Ansehen eines großen Parkes gewinnt, dessen Schönheit sich um so mehr erhöht, als sich zur Rechten eine waldbedeckte Hügelkette mit vielen Wohn- und Lustgebäuden erhebt, zur Linken aber die gewaltige Etsch ihren schimmernden Wasserspiegel zwischen üppigen Auen ausbreitet.

Mitten aus dieser mahlerischen Landschaft erhebt sich die königliche Stadt Verona, die mit ihren bedeutenden Häusermassen und den hoch empor ragenden Thürmen und Kuppeln einen freundlichen und imposanten Anblick gewährt.

## 7.

Verona enthält nebst einer großen Menge öffentlicher Anstalten, Einrichtungen, Kunstsammlungen und Bauwerken, insbesondere noch mehrere wohl erhaltene Überreste der römischen Baukunst, wovon die Arena bey ihrer Bauart, Vollständigkeit und Größe noch für viele Jahrhunderte ein Gegenstand der höchsten Bewunderung bleiben wird. Sie ist auf unmittelbare Veranlassung des kunstliebenden Kaisers nicht nur von den hoch angehäuften Schuttmassen, sondern auch von jenem Mauerwerke befreyt worden, das man in einer neueren Zeit zwischen den äußeren Bögen aufgeführt, und diese hierdurch zu Wohnungen benützt hatte. Dieses Riesenwerk, an welchem die Stürme von mehr als anderthalb Jahrtausenden fast spurlos vorüber gingen, steht nun wieder in seiner ursprünglichen Pracht da, und wurde im Jahre 1815

bey der Anwesenheit der hohen Monarchen zu einem Pferderennen verwendet, bey welchem 25000 Zuschauer zugegen waren.

Nicht minder erregen auch die vier Bogenbrücken über die schiffbare Etsch, welche die Stadt bogenförmig durchschneidet, die Bewunderung des Baukünstlers, da ihre weite Spannung sich auf 10 und 15 Klafter, und bey dem **Castello vecchio** bis auf 24 Klafter ausdehnet, und diese massiven Bauwerke schon seit Jahrhunderten der Wuth des Stromes getrotzt haben, der eben jetzt hoch angeschwollen, und bis in einige niedrig gelegene Gässen und Häuser gedrungen war. Das in den italienischen Städten fast allgemein gebräuchliche Straßenpflaster aus kleinen runden Kieselsteinen zeichnet sich auch hier durch die Reinheit der Convexität und die Gleichförmigkeit der eyrunden Steine vortheilhaft aus, so wie auch hier die Fußwege um 2 bis 3 Zoll mittelst senkrecht gestellten Steinplatten erhöht sind. Diese Wege sind gewöhnlich mit sehr kleinen runden Steinen gepflastert, in deren Mitte läuft aber zur größeren Bequemlichkeit des Publicums eine 2 Fuß breite Steinplatte hin, die in den vorzüglicheren Gässen noch durch eine zweyte vermehrt wird, und dem Ganzen ein nettes Ansehen gibt. **(Tab. I. Fig. 11.)**

Verona, schon zur Zeit Julius Cäsars eine bedeutende römische Colonie, später aber von Carl dem Großen erobert, und nach einer langen Reihe von inneren Unruhen und Kämpfen endlich der Republik Venedig unterthänig, gehört gegenwärtig bey einer Bevölkerung von 60000 Seelen zu den ansehnlichsten Städten Ober-Italiens, und die Lebhaftigkeit, die sich hier zeigt, wird durch die Schifffahrt auf der Etsch und durch das Zusammentreffen jener Hauptstraßen wesentlich vermehrt, welche in vier verschiedenen Richtungen nach Venedig, Mantua, Mailand und Innsbruck führen.

## 8.

Ich hatte Gelegenheit, die letztere im Jahre 1821 zu bereisen, und theile hier das Bemerkenswertheste über ihren Zug durch dieses wegen seinen Naturschönheiten und geschichtlichen Ereignissen interessante Gebirgsland mit. Die Gegend von Verona zeigt bis an das Hochgebirge eine große Fruchtbarkeit und Cultur; üppige Baumpflanzungen und Weinhecken umfangen die Wiesen- und Ackergründe; die baumbedeckten Bergabhänge schließen sich immer näher zusammen, und lassen nach der ersten Poststation nur noch für die Straße und die Etsch eine nothdürftige Breite. Bald aber erheben sich die Berge zur größeren Höhe, und senkrecht aufsteigende Felsenmassen bezeichnen die Gränze von Tyrol, das man nächst der zweyten Post in Peri betritt.

Die Straße zieht sich in diesem engen Passe am linken Ufer der Etsch längs dem steilen Abhange der Berge hin, und führt oft an hohen und schroffen Abgründen vorüber. Sie gewährt gewöhnlich nur Raum für zwey Wägen, da sich ihre Breite in der Regel auf 3 Klafter beschränket, und wird überdieß streckenweise als Treppelweg für die stromaufwärts gehenden Schiffe benützt. Die Fahrbahn ist daher häufig in die hohen Felsenwände eingesprengt, und auf diesen hohen Abgründen hat man Gelegenheit, die vielen Hindernisse zu übersehen, welche der Schifffahrt durch Sandbänke, Krümmungen und Abstürze allenthalben entgegen stehen.

Bey Ala bilden die tief eingerissenen Felsenberge und die Verwüstungen der Bergwässer einen mächtigen Contrast mit den freundlichen Thalgründen, welche mit Weinhecken und Maulbeerbäumen reich bepflanzet sind, da hier die Seidenzucht zur vorzüglichsten Erwerbsquelle gehört.

Hier sieht man wieder zum ersten Mahle einige Fußböden mit Bretern, und vernimmt mit Vergnügen seine Muttersprache, obschon diese Gegenden noch zu dem italienischen oder südlichen Tyrol gehören.

Die Umgegend trägt die unverkennbarsten Spuren gewaltsamer Umwälzungen an sich, doch die tiefen Schluchten und hohen Berge mit den abgerollten Felsentrümmern werden bald durch die freundlichen Bilder verdrängt, die sich bey Roveredo entwickeln.

Hier führt eine fliegende Brücke an einer Seitenstraße über die Etsch, und in einem schönen Thale gelangt man auf der wohl erhaltenen Bahn unmerklich zur Anhöhe hinauf, auf welcher sich eine imposante Aussicht über den nördlichen Theil des Garda-Sees und die ihn umgebenden Hochgebirge eröffnet, die ihre riesigen Schatten schon weit in den dunkelblauen Wasserspiegel hinein verlängert hatten.

Ein heftiger Südwind jagte die hoch wogenden Wellen bis über die Brustmauer der schmalen Straße auf die Fahrbahn hinauf, welche längs den felsigen Ufern nach dem Städtchen Riva führt, das am nördlichsten Ende dieses Sees erbaut, eine vortheilhafte Lage zur Schifffahrt hat.

Eng umschlossen von hohen Bergen, herrschet hier ein sehr mildes Klima, daher auch die in großer Zahl gepflanzten Olivenbäume gut gedeihen, welche eben in voller Blüthe waren, und in der ganzen Gegend einen Wohlgeruch verbreiteten.

Eine Fahrt auf dem See nach dem nahen Dorfe Limon wird dem Reisenden weitläufige Citronengärten, und in einer näher gelegenen Felsenschlucht einen schönen Wasserfall zeigen, an welchem eine Mahlmühle mit erstaunungswürdiger Kühnheit erbaut ist; er wird bey diesen interessanten Scenen der Natur keinesweges den Zeitaufwand bereuen dürfen, den ihm diese Ablenkung von der Hauptstraße verursacht hat.

Diese führt ihn von der Kreisstadt Roveredo, wo ihn noch alles an das kaum verlassene Italien erinnert, durch das schöne, nach italienischer Art cultivirte Etschthal, nach dem 3 Stunden entfernten Trient, der ehemahligen Hauptstadt von Süd-Tyrol, und bekannt durch das berühmte Concilium, welches in der großen gothischen Kirche **S. Maria maggiore** im 16ten Jahrhunderte gehalten wurde.

9.

Von hier verliert sich immer mehr der italienische Charakter der Gegend, Einwohner und Bodencultur; die deutsche Sprache wird vorherrschend, an den Häusern zeigen sich hohe Schindeldächer, und die Weinreben, so wie die Maulbeerbäume werden immer weniger; mit dieser Änderung bleibt aber auch das gute Pflaster zurück, das die italienischen Ortschaften vortheilhaft auszeichnet.

Zerstreute Bauernhöfe beleben das schöne Etschthal, und bilden mit den emsig gepflegten Ländereyen eine reitzende Umgebung für die Kreisstadt Botzen, welche sich am Fuße hoher Berge ausbreitet, und am Zusammentreffungspuncte von zwey Hauptthälern mit zwey Poststraßen liegt, daher auch hier ein ziemlich lebhafter Handel getrieben wird.

Hier verläßt der Reisende die Etsch, welche von Verona bis hieher der Begleiter der Straße war, und sie nicht selten durch Uferbrüche bedroht; er verfolget jetzt den Lauf des Eisack, der ihm in schnellen Abstürzen schäumend entgegen eilet, und ihn aus den lachenden Gefilden der Etsch, bald in die starren Felsenschluchten der himmelanstrebenden Gebirgsketten führt.

Die Straße ist größtentheils längs dem steilen Abhange ohne regelmäßiger Anlage geführt, und übersetzt mit weit gespannten Hängwerken und Rösten die zahlreich zuströmenden Seitengewässer. Nicht selten scheinen sich die Straße und der Fluß um die schmale Thalfläche zu streiten, und viele Spuren zeigen von den Gefahren, welche der letztere verursacher. Die Poststraße ist größtentheils in die steile Bergwand eingeschnitten, und an der Flußseite mit hohen Stützmauern unterfangen, deren Ränder durch die einzelnen Steine mehr bezeichnet, als versichert erscheinen, daher der Reisende sich des Grauens nicht erwehren kann, wenn er seine Blicke in diese tiefen Abgründe hinab senket, in denen sich der Eisack lärmend und schäumend über Felsentrümmer stürzt.

In dieser einsam schauerlichen Thalschlucht, umgeben von schwarzen Nadelwäldern, liegt Rattenberg mit einem engen Passe und das Städtchen Klausen, welche Orte stets ein Denkmahl der Vaterlandsliebe der treuen Tyroler bleiben werden, da diese in den verhängnißvollen Epochen des Jahres 1809 auch hier ihren Heldenmuth bewiesen.

Eine breitere Thalfläche mit der Stadt Brixen unterbricht nur auf kurze Zeit die enge, finstere Gegend, und in geringer Entfernung von hier ästet jene Poststraße in östlicher Richtung aus, welche durch das Pusterthal nach Villach führt, und bey Toblach sich mit der neu erbauten Ampezzanerstraße nach Conegliano vereiniget. Bald aber verengen sich die hohen Gebirgsketten wieder zu einem finsteren, waldbedeckten Thale, dessen Todtenstille nur durch das Brausen des Eisack unterbrochen wird, ohne daß die regellose, aber gut erhaltene Straße bemerkenswerthe Gegenstände darbiethet. Gegen Sterzing aber ziehen sich die Berge weiter zurück, und außerhalb dieses weitläufigen Ortes erhebt sich die Straße auf den hohen Brenner zwischen zwey mächtigen Gebirgsketten, von welchen (im July) noch mehrere Gipfel mit Schnee bedecket waren. Die Vegetation wird immer ärmlicher, und der Eisack immer kleiner, bis er nahe am Scheitel zu einer unbemerkbaren Quelle wird, die von dem Berge herab rieselt. Eine zweyte Quelle, nur wenige Schritte von dieser entfernt, nimmt die Richtung nach der entgegen gesetzten Abdachung; sie gehört schon zu dem Flußgebiethe des Inn, und während die erste ihre Gewässer dem Po und dem adriatischen Meere zuführt, wird die zweyte durch die Donau und das schwarze Meer verschlungen.

Die Straße führt in steiler, keineswegs kunstmäßiger Anlage und ohne irgend einer technischen Merkwürdigkeit bis zu dem Posthause auf dem Scheitelpunct hinauf, welcher 4000 Fuß über der Meeresfläche erhoben ist.

## 10.

Ich verließ hier den Eisack, dem ich von seiner Ausmündung in die Etsch bis zu seinem Ursprunge gefolgt war, und sah sogleich ein anderes Bächlein entstehen und wachsen, das in seiner Quelle dem Willen des Kindes folgt, und jedem Fußtritte weicht, eine Stunde darnach aber schon ganze Dörfer mit Schrecken erfüllet.

Umgeben von schneebedeckten, hohen Gebirgen senket sich die Straße in steilem und in sanftem Gefälle, wie es eben die Localsverhältnisse ohne Dazwischenkunft der Kunst herbeyführen, nach dem Markte Steinach hinab, wo die sanfteren Gebirgsformen und die mit Wiesen abwechselnden Waldgruppen sich zur schönen Landschaft vereinigen. Der Weg führt längs tiefen Abgründen in wechselndem Gefälle endlich zu einem Gebirgsvorsprunge hin, an welchem sich eine überraschend schöne Übersicht des breiten und freundlichen Innthales eröffnet, das durch die Hauptstadt Innsbruck und die Silberfluthen des breiten Inn geziert wird. Waldbedeckte Hügel verdecken bald wieder diese schöne Aussicht, die Straße senket sich in der bisherigen Unregelmäßigkeit nun vollends in die Ebene hinab, und führt zwischen fruchtbaren Kornfeldern nach Tyrols Hauptstadt, welche 6 Meilen von der Spitze des Brenners und 44 von Verona entfernt ist. Wegen Verbesserung dieser Straßenstrecke werden so eben die Bauanträge vorbereitet.

## 11.

Als wir Verona verließen, war es ungeachtet der frühen Tageszeit schon sehr lebhaft auf den Straßen und Plätzen, der Gemüsemarkt mit Landleuten besetzt, und ein großer Theil der Kaufmannsläden schon eröffnet, da mehrere derselben während der heißen Tageszeit geschlossen, und erst Abends wieder geöffnet werden. Unmittelbar an der Stadt hat die Straße in einer beträchtlichen Länge 8 Klafter zur Breite, sie verenget sich sodann auf 5 Klafter, und führt auf eine mäßige Anhöhe hinauf, welche sehr unfruchtbar und steinig, aber demungeachtet

emsig cultivirt ist. Große Massen der aus den Feldern gesammelten Steine liegen längs der Straße aufgehäuft, und hier finden die Einwohner der Umgegend an den größeren Sorten das Materiale für den Hausbau, an den mittleren für das Pflaster der Fahrbahnen, und an den kleinen für jenes der Fußwege im Überflusse vorräthig.

Von dieser Anhöhe hat man auch eine freye Übersicht der nahen Stadt und der sie umgebenden schönen Hügelreihe, die weit hinauf mit einzeln stehenden Wohn- und Lusthäusern bedecket, und mit Weingärten und Baumpflanzungen dicht besetzet sind.

In einer hügeligen Gegend führt die Straße ohne wesentlicher Gefällsveränderung nach der ersten Poststation Castell nuovo, und von da in die Ebene von Peschiera.

## 12.

Zwischen beyden Ortschaften übersetzet sie eine mäßig tiefe Niederung mit einer 6 bis 8 Klafter hohen, bloß mit Pflöcken versicherten Aufdämmung in einer Länge von mehr als 200 Klafter, welche weniger von der Nothwendigkeit gebothen, als bloß zur Erlangung einer regelmäßigen Richtung und in Übereinstimmung mit den übrigen Straßenanlagen hergestellt wurde.

In der Nähe betritt man die Lombardie, oder das Gebieth des Mailänder Gouvernements, in welchem die Straßenbreiten auf 22 Fuß, die beyderseitigen Banquettes auf 2 1/6 Fuß geregelt, und von einander mit 10 Zoll dicken, runden Steinen abgesondert sind. Zwischen diesen 32 Fuß von einander entfernten Steinen ist das Conservations-Materiale in regelmäßigen Haufen aufgestellt, welche 9 Fuß zur Länge, 3 Fuß zur Breite und 1 Fuß zur Höhe haben.

Hier erblicket man auch den Garda-See mit den hohen Bergen, welche ihn gegen Norden einschließen, und bald darauf betritt man in der Festung und Stadt Peschiera den ersten mailändischen Ort, wo die drey Kronen eine gute Aufnahme gewähren. Diese Festung beherrschet den Mincio unmittelbar

bey seinem Ausflusse aus dem See, und gestattet von ihrem Walle eine bezaubernd schöne Aussicht über die dunkelblaue Wasserfläche, welche ringsherum von hoch empor steigenden Gebirgsmassen umgürtet ist, und von Segelschiffen befahren wird. Eine große Zahl von Ortschaften und zerstreuten Häusern, Schlössern und Kirchen erhöhen noch ungemein die Reitze dieser lieblichen Seegegend.

Außerhalb dieses Städtchens erheben sich zur Linken mäßig hohe, gut cultivirte Hügel, zur Rechten aber hat man stets eine freye Aussicht nach dem See, der hier seine größte Breite zeigt, und gegen Norden hinter dem vorspringenden Gebirge verschwindet.

## 13.

Hinter uns stiegen schwarze Gewitterwolken auf, und alsbald war der heitere Tag in finstere Nacht verwandelt; auf die vorhin drückende Hitze folgten nun kalte Winde, und in kurzer Zeit ergoß sich der Regen in heftigen Strömen. Furchtbar wüthete nun der heulende Sturm in den Fluthen des Sees, der, vorhin einem Spiegel gleich, jetzt zu hohen Wellen aufgepeitscht wurde. Der Nebel lag schwarz und dick auf dem See; man sah nichts als das Wogen der dunklen Wellen, die mit Windesschnelligkeit dahin getrieben wurden, und in weißen Schaum zerstoben. Dieses fürchterlich schöne Schauspiel der empörten Natur anstaunend gelangten wir in dem Postorte Dessenzano unmittelbar an die niedrigen Seeufer, und hier sahen wir erst den Sturm in seiner vollen Wirkung, denn die hoch gethürmten Wellen rollten mit wüthender Kraft gegen die Steinmauern, und schienen Alles zu verderben; doch die Kunst wußte auch hier über die Wuth der Elemente zu siegen, denn die Wellen prallten an der Mauer und den senkrecht hinaus stehenden Steindämmen mit donnerähnlichem Getöse zurück, und lösten sich in Staub auf.

Am Ende dieses gut gepflasterten und durch den **Vino santo** bekannten Ortes verließen wir die Ufer des Sees, da sich die Straße mit einer Steigung von 5 bis 6 Zoll auf eine

mäßige Anhöhe erhebt, und nach einigen Krümmungen durch eine fruchtbare Gegend nach dem hoch liegenden Städtchen Lonato führt, wo sich die im edlen Style erbaute Kirche schon von ferne durch das schöne Ebenmaß der äußeren Kuppel ankündiget. Durch enge und streckenweise steile Gässen gelangt man wieder über die Anhöhe hinab und außer dem Postorte S. Marco mit drey gemauerten Bögen über den kleinen Fluß Chieso.

Die Straße ist in langen regelmäßigen Linien geführt, die Fahrbahn durch den vortrefflichen kalkartigen Grubenschotter in gutem Stande, durch weißliche runde Steine von dem Fußwege abgesondert, und an verschiedenen Strecken sieht man noch den früher bestandenen Weg, der zuweilen nur eine geringe Abweichung von der neuen Richtung und in seinen Abgrabungen einen 12 bis 18 Zoll hohen Schotterkörper zeigt.

## 14.

Die Eintheilung und Bewirthschaftung der Grundstücke konnte im Verlaufe dieser Reise nur mit gesteigerter Bewunderung betrachtet werden, da sich die schon beschriebene Abtheilung der Äcker und Wiesen hier mit besonderer Regelmäßigkeit und die Wässerung mit höchster Vollkommenheit darstellet. Diese ist häufig auch auf die Äcker ausgedehnt, und dieselben sind bey der schotterigen Unterlage und dem warmen Klima zu einem hohen Grade von Fruchtbarkeit gebracht, daher auch die Wiesen 4 Mahl und in der Nähe von Mailand sogar 6 Mahl des Jahres gemäht, die Felder aber doppelt benützt werden können. Bey den Wässerungsschleußen bemerket man außer der Falle keinen Holzbestandtheil; alles Übrige, die Bettung, Seitenwände, Polster und Säulen sind von Stein, welche selbst bey Mühlen für diese Gegenstände mit Vortheil angewendet werden.

Bey dieser Cultur, bey welcher sich weder eine Brache, noch viel weniger ein unbenützter Platz vorfindet, liefert eine verhältnißmäßig kleine Fläche alle Bedürfnisse des Grundbesitzers oder Pächters an Weitzen, Korn, Wein und Holz, wobey jedoch die Genügsamkeit des Italieners wesentlich in Rechnung

kömmt. Man findet keinen hölzernen Zaun, indem alle Grundabgränzungen aus lebendigen Hecken bestehen; die Ränder sind mit Pappeln, Weiden, Maulbeerbäumen oder Ulmen besetzt, an welchen sich die Weinreben guirlandenförmig hinauf ranken. Die Zufahrten zu den einzelnen Häusern findet man gewöhnlich in geregelten Richtungen angelegt, gehörig beschottert, und mit Alleen und Portalen geziert. Die zur Bespannung im Feldbaue verwendeten Ochsen sind von großem, schönem Schlage, und tragen gewöhnlich Joche, dagegen erscheinen die Wägen von schwerfälliger Bauart, mit großen Naben und kleinen dicken Rädern, auf welchen die Leitern beynahe horizontal aufliegen. Von der leichtesten Bauart aber ist die zweyräderige Sedia, deren man sich hier zur Fahrt in den Städten oder von einem Orte zum andern bedient, da sie zwischen den hohen Rädern nur für eine einzige Person einen sesselförmigen Sitz darbiethet, und an der Gabel von einem Esel oder leichten Pferde gezogen wird.

Diese schöne Gegend breitet sich zur Linken in eine unabsehbare Ebene aus, rechts aber erheben sich hohe Bergreihen, und zeigen auf ihren kahlen, von Felsen durchzogenen Abhängen nur eine magere Vegetation; um so überraschender sind daher die schönen Landhäuser und Gartenanlagen, zwischen welchen man von Rezato nach der königl. Stadt Brescia gelangt, die, am Fuße des Gebirges gelegen, von einem alten Bergschlosse beherrschet wird.

## 15.

In den Hauptstraßen ist das convexe Pflaster von runden Kieselsteinen in der gewöhnlichen Wagenbreite noch mit zwey Reihen von 18 Zoll breiten Platten durchzogen, auf welchen die Wägen wie auf einer Eisenbahn dahin rollen, da diese Platten, mit welchen auch die Fußwege belegt sind, bey beträchtlichen Längen und genauer Zusammenfügung kaum bemerkbare Fugen bilden.

Beynahe auf allen öffentlichen Plätzen und breiten Gäs-

sen, und selbst in einer großen Zahl von Privathäusern spenden schön verzierte Spring- und Röhrbrunnen den großen Wasserreichthum aus dem nahen Gebirge, und verschönern die Stadt, welche überdieß viele sehenswerthe öffentliche Gebäude enthält, und bey 30,000 Einwohnern einen lebhaften Handel mit Seide und Eisen treibt.

Wegen des bevorstehenden Frohnleichnamsfestes war man eben beschäftiget, die Hauptstraße, durch welche die Prozession gewöhnlich den Zug nimmt, mit Segeltuch einzudecken, oder in Schatten zu setzen, und zu diesem Zwecke auf den Plätzen hohe Säulen aufzurichten.

Von hier, als dem Sitze einer königlichen Delegation, wird die Straßeneintheilung in der Provinz Brescia gerechnet; sie ist nach italienischen Meilen mit weißen Marmorsäulen bezeichnet, zählt bis an die Provinz Mantua bey Dessenzano am Garda-See 25, gegen Mailand 20 Miglien, und ist übrigens die einzige Straßeneintheilung, die in der Lombardie durch öffentliche Zeichen bemerkbar wird.

## 16.

Die Straße führt von Brescia, wo man so eben durch Abbrechung eines Stadtthores und einiger Bastionen mit der Regulirung der Festungswerke beschäftiget war, mittelst gemauerten Brücken über einige Gießbäche in regelmäßiger Anlage nach dem weitläufigen Postorte Ospetaletto, und das Fuhrwerk, das uns auf dieser Strecke zu Gesicht kam, bestand aus Landkutschen und einer geringen Zahl von zweyräderigen Wägen mit einer Bespannung von 2 bis 3 Pferden.

Die hoch aufgedämmte und gut erhaltene Straße ist von hier in einer geraden Richtung angelegt, deren Ende auch das schärfste Auge nicht zu erreichen vermag; auch die Nebenstraßen und Wege zeigen eine geregelte Anlage mit Seitengräben, nebst hinreichender Beschotterung, und sind bey der Ausästung von der Hauptstraße mit Wegweisern aus 4 Schuh hohen weißen Marmorsäulen bezeichnet.

In dem großen Orte Coccaglio verläßt man die nach Bergamo führende Straße, und außerhalb der Stadt Chiari endiget bey dem 20sten Meilensteine die Straßeneintheilung. Hier beginnt die Provinz Bergamo mit einer gleich guten Straßenbahn, obschon anstatt den bisher gewohnten geraden Richtungen und gleichmäßigen Aufdämmungen noch krumme, oft scharf gebrochene Linien bestehen.

## 17.

Nicht ohne Bewunderung wird der Bauverständige auch hier und in der Umgegend die Wohngebäude betrachten, welche mit runden, 6 bis 8 Zoll dicken Steinen oft bis zu einer Höhe von 2 bis 3 Stockwerken aufgeführt sind. Diese Steinlagen wechseln nach einer Höhe von 2 oder 3 Fuß gewöhnlich mit eben so hohen Schichten aus Ziegelbauwerke ab, wodurch das Ganze ein bandförmiges Ansehen erlanget, da bey dem milden Klima der äußere Mörtelverputz nicht unumgänglich nöthig wird. Diese runden Steine pflegt man bey der Anwendung zu Gebäuden häufig auch in zwey gleiche Theile zu spalten, und der vortreffliche Kalk aus den nahen Marmorbrüchen, verbunden mit einer besonderen Fertigkeit der italienischen Maurer, sichert diesen Mauerwerken dann eben so große Festigkeit als lange Dauer.

Nächst Urago verdient die gemauerte Brücke erwähnt zu werden, welche in drey Bögen im vollen Zirkel und einer Weite von 8 Klafter über den Oglio führt, eine horizontale Fahrbahn bildet, die sich beyderseits an eben so beträchtlich hohe Aufdämmungen anschließet, und mit einer Brückenmauth belegt ist.

In der nahen Comune Calcio, wo sich schon papierne Fensterscheiben zeigen, ist eine Kirche der Vollendung nahe, und die Säulen der Façade sind aus keilförmigen Ziegeln zusammengesetzt, die bey ihren scharfen Kanten und der sorgfältigen Anfertigung, kaum bemerkbare Fugen zeigen, und gewöhnlich marmorirt werden.

Die Straße durchschneidet bald wieder mit einer vollkommen kunstmäßigen Anlage in unabsehbar langen geraden Linien, hohen Aufdämmungen, und gleicher Gefällsvertheilung die fruchtbare Landschaft, welche von der horizontalen Ebene so wenig abweichet, daß man mit einer geringen Vorrichtung das Wasser in entgegen gesetzte Richtung bringen kann, wie man dieses auch an den Straßengräben häufig zu beobachten Gelegenheit findet.

Die Fahrbahn zeiget sich in einer Breite von 19 Fuß, und ist mit 7 zölligen, senkrecht stehenden Eichenpflöcken von den 2 ½ Fuß breiten sandbestreuten Fußwegen abgesondert; an den Außenseiten der Gräben aber mäßigen die 2 bis 3 Klafter von einander entfernten Pappelbäume durch ihre kühlenden Schatten die drückende Sonnenhitze, und sie werden hier zum Bedürfnisse, während sie jenseits der Alpen nur Zierde sind.

In der Nähe des großen Ortes Antignate, welcher, wie alle italienischen Ortschaften, mit kleinen Steinen gut gepflastert ist, führt eine 86 Klafter lange Brücke aus Eichenholz über den Serio-Fluß mit einer Jochöffnung von 4 Klafter und der gewöhnlichen Bauart von 6 Jochstecken, 6 Ennsbäumen und 3 Zoll dicken überschotterten Pfosten.

## 18.

Die beyden Städte Caravaggio und Treviglio folgen nach einem kurzen Zwischenraume auf einander, und in dem Gewirre der engen Gässen findet der Reisende durch die zweckmäßigen Aufschriften ohne Nachfrage die Richtung der Poststraße, da sie an jeder Ecke der Gässen mit einer Hand und der Aufschrift: **via per . . . . . .** bezeichnet ist.

Nicht minder zweckmäßig sind auch die Aufschriften, welche in der ersten Zeile den Nahmen der Comune, in der zweyten den District, in der dritten die Provinz angeben, und in dem ganzen Königreiche gleichförmig mit 3 Zoll hohen Buchstaben in schwarzer Einfassung auf dem ersten Hause einer jeden Ortschaft an die weiße Mauer geschrieben sind.

In diesen Gegenden gehöret die Seidenzucht zu den vorzüglichsten Zweigen der Industrie, und ein großer Theil der Einwohner war so eben mit dem Abspinnen der Cocons beschäftiget, da sich die Seidenwürmer bereits eingesponnen hatten, und nun mit ihrer seidenen Hülle in den hierzu bestimmten Gemächern an den abgenagten Zweigen hingen. Die Maulbeerbäume aber stehen nun wie zur Zeit des Winters ihres Blätterschmuckes beraubt da, und theilen ihre Trauer der ganzen Landschaft mit, doch nach wenigen Wochen schon prangen sie wieder mit der vorigen Fülle an großen und dunkelgrünen Blättern.

Die Grundbesitzer und Pächter verwenden für diese nutzbaren Bäume große Sorgfalt, und suchen durch Oculiren und Beschneiden die Beschaffenheit und Menge der Blätter zu verbessern. Das Erträgniß eines Baumes von mittlerer Größe soll sich jährlich auf 3 **Lire austriache** belaufen, da ein Centner Blätter, wozu gewöhnlich 6 Bäume erforderlich sind, mit 18 bis 20 Lire bezahlt wird.

## 19.

Die Straße führt beynahe in einer einzigen geraden Linie durch die auf das Emsigste cultivirte Gegend bis gegen den großen Ort Cassano, und gewährt viele mahlerische Ansichten der Hochgebirge, welche sich in mannigfach gestalteten Umrissen zur Rechten erheben, und in den Vertiefungen noch mit Schnee bedecket waren.

Alle diese weit gebreiteten Gebirgsketten führen ihre zahlreichen Gewässer dem Adda-Flusse zu, welcher nach dem Austritte aus dem Como-See den **Naviglio di martesana** nach Mailand sendet, und sein Wildwasser in der Nähe von Cremona in den Po ergießt. Man übersetzt die Adda bey Cassano mit einer 48 Klafter langen Brücke von Eichenholz, die auf gemauerten Landpfeilern und 11 Wasserjochen ruht, und bey einer gemeinen Construction nichts Bemerkenswerthes darbiethet.

Eine 15 Fuß hohe Aufdämmung führt zu der hoch gespannten Bogenbrücke, welche den Muzza-Canal überspannt,

und unmittelbar in den genannten Ort leitet, der auf dem hohen Felsenufer eine imposante Lage hat. Wegen dieser Höhe des rechten Ufers besteht die Brücke aus übereinander gestellten Bögen, die aus Ziegeln erbaut, und an den Außenseiten mit Quadern verkleidet sind; die Länge der im vollen Zirkel gespannten drey Bögen, mit Inbegriff der zwey Mittelpfeiler beträgt 28 Klafter und die Erhöhung der Fahrbahn über dem Wasserspiegel 10 Klafter. Die Brustmauern sind durch plattenförmig gearbeitete Werkstücke ersetzet, welche zwey Fuß über die Fahrbahn empor ragen, oben 6 Zoll, unten aber 12 Zoll dick sind, und bey dieser geringen Breite wesentliche Ersparnisse erzeugen, ohne die erforderliche Festigkeit zu gefährden.

Das am Addafluſſe angebrachte Wehr ist von großer Ausdehnung und bildet an der Vorderseite eine Steinmauer mit einer wagrechten Krone, an der Rückseite aber ein Steinpflaster, dessen Oberfläche nach einem Winkel von ungefähr 15 Graden geneigt ist.

## 20.

Nach einer kurzen Fahrt von dem großen und gut gepflasterten Cassano übersetzt man auf einer 6 Klafter langen Bogenbrücke den Schifffahrts-Canal, und folget demselben unmittelbar am rechten Ufer durch die fruchtbare Gegend, zu deren Bewässerung an dem Canale, der ungefähr 6 Fuß hoch aufgedämmt, und mit Steinmauern bekleidet ist, eine große Zahl von Schleußen aus Quadersteinen bestehen.

Bey Gorgonzala führt abermahls eine gemauerte Brücke über den Naviglio, in dessen Nähe sich mehrere Ziegelöfen zeigen, und außerhalb des Dörfchens Casina de' Pecchi, der letzten Post vor Mailand, war man so eben beschäftiget, die Ränder der Straße, welche nach der schon mehrmahls beschriebenen Anlage erbauet ist, in Entfernungen von 32 Fuß mit weißlichen Granitsäulen zu besetzen, die bey einem Durchmesser von 11 Zoll über die Straße 2½ Fuß vorragen, oben abgerundet sind, und auf 12 **Lire austriache** zu stehen kommen.

In den dichten Pappel-Alleen, in welchen die Entfernung der Bäume zuweilen kaum 6 Fuß beträgt, findet man auch häufig hoch aufgeschossene Eichen, die gleich den übrigen Baumsorten durch die Abstümmlung der Aeste dem Land- und Stadtbewohner den nöthigen Brennstoff liefern.

Längs diesen hohen Baumwänden zeigen die zahlreichen Wiesen den hohen Grad von Ueppigkeit, den der Boden in südlicher Zone bey emsiger Pflege und reichlicher Bewässerung zu erlangen vermag; mit Lust bemerket man das geschäftig dahin eilende Wasser sich in alle Richtungen vertheilen, eine große Zahl von steinernen Schleußen ordnet die Wassertheilungen, und unzählbare Rinnsäle durchkreuzen die Wiesenfluren.

## 21.

In dieser herrlichen Landschaft, die bloß als eine dürre Heide aus der Hand der Schöpfung kam, durch das vernünftige und emsige Schalten der Menschen aber zum Garten von Europa umgestaltet wurde, gelangt man außerhalb Crescenzago bey einer Wendung zu dem ersten Anblicke von M.•land, der jedoch durch die hohe Pappel-Allee nur auf wenige Gebäude beschränket ist.

Eine prachtvolle Zufahrt verkündet die Nähe der Hauptstadt, denn in einer Länge von mehr als einer halben Stunde ist die Straße in gerader Richtung gegen das Stadtthor gezogen, die Fahrbahn erweitert sich auf 34 ½ Fuß und ist mit zierlich bearbeiteten Steinen von den gemauerten Rinnsälen abgesondert, in welchen klares Wasser geschäftig dahin eilet, und die 10 Fuß breiten Fußwege begränzet. Neben diesen sind lebendige Hecken 5 Fuß hoch nett beschnitten, und die aus diesen grünen Wänden hoch aufsteigenden Pappelreihen verbreiten ein angenehmes Dunkel über diese großartige Zufahrt. (**Tab. I. Fig. 9.**)

Das Ende derselben ist durch einen großen Halbkreis geziert, und hier betritt man durch die offene Porta orientale und die regelmäßige und sehr breite Straße die Hauptstadt,

welche durch Größe, Reichthum und Glanz, durch Alter und geschichtliche Wichtigkeit schon seit ihrer Gründung einen der ersten Plätze unter den Städten Italiens behauptet.

## 22.

Weit entfernt, eine Beschreibung dieser großen, volkreichen Stadt und ihrer Kunstschätze zu beabsichtigen, theile ich dem Leser in der **Fig. 12. Tab. I.** bloß den Querschnitt der in Mailand üblichen Straßenpflasterung mit. Die in den engen Gässen concav, in den breiten aber convex angelegte Fahrbahn ist mit kleinen runden Steinen gut gepflastert, und mit zwey Reihen von 6 Zoll dicken Granitplatten durchzogen, welche bey einer Breite von 22 Zoll einen 27 Zoll breiten Zwischenraum bilden, und für das Fuhrwerk als Geleisbahnen dienen. Diese 3 bis 4 Fuß langen Platten, mit welchen auch die beyderseitigen Fußwege belegt werden, sind nur in den seltenen Fällen mit Querlinien eingekerbt, als die Fahrbahn von der gewöhnlich wagrechten Ebene abweicht; die Wägen rollen ohne Geräusch über diese Steinbänder bequem dahin, welche in den breiten und besuchteren Gässen zuweilen zwey- und dreyfach nebeneinander liegen, während sich die Pferde nur durch Länge der Zeit an diese glatte Bahn gewöhnen.

Von den öffentlichen Bauwerken wird der Fremde durch die Domkirche am meisten angezogen, welche durch ihren großen Umfang und die reiche Bauart, insbesondere aber durch den Reichthum an weißem Marmor zur Bewunderung hinreißt, während das Erhabene und wahrhaft Schöne durch die Anzahl von Figuren, Spitzen und Thürmchen vermindert wird, welche aus den Fronten und Dachflächen zackenförmig aufsteigen, und in der Farbenpracht des weißen Marmors schimmern.

An dem westlichen Ende der Stadt, nahe an der ehemahligen, nun zur Caserne umgestalteten Burg der Herzoge von Mailand, wird die prachtvolle **Porta sempione** thätigst der Vollendung zugeführt. Erreget schon das schöne Ebenmaß dieses Thores einen angenehmen Eindruck, so wird derselbe

durch die Pracht der Verkleidung mit weißem Marmor noch ungemein erhöht; vorzügliche Bewunderung aber verdienen die bereits vollendeten schönen Basreliefs, und vor Allem die korinthischen Capitäler, welche wir aus weißem Marmor mit einer Reinheit und Zartheit meißeln sahen, wie sie nur an den Prachtwerken der Griechen und Römer bemerket wird. Eben so zeigen auch die lebensgroßen, halb erhabenen Figuren an den Postamenten der 8 carneliten Säulen die Meisterhand der italienischen Künstler. Dieser Triumphbogeu wird bey seiner jetzigen Bestimmung als Stadtthor zugleich die Straße nach dem Simplon eröffnen, welche hier mit einer vierfachen Tulpenbaum-Allee in der prachtvollsten Anlage beginnt, und eine entsprechende Gestaltung des großen Platzes erwarten läßt, der sich mit der Caserne gegen die Stadt ausbreitet.

Wenn auch dem in neuerer Zeit durch Napoleon hier neu erbauten Amphitheater wegen seiner Geräumigkeit für 30,000 Menschen die Bewunderung nicht versagt werden kann, so ist es doch auch nur diese Größe, die es mit der römischen Arena zu Verona gemein hat, da selbst die Sitze größtentheils nur aus Erde und Rasen bestehen, und die äußeren glatten Umfangsmaueru kaum die Höhe von 15 Fuß übersteigen.

Von dem mit dichten Alleen besetzten Walle eröffnet sich eine weite Aussicht über die gartenmäßig cultivirte Fläche nach den fernen Hochgebirgeu, welche an der Nord- und Westseite einen weit geschwungenen Halbkreis bilden, aus dessen schneebedeckten Kuppen hoch über alle der **Monte rosa** empor raget, und uns mit seinen schimmernden Eisfeldern die Richtung der Straße über den Simplon bezeichnete, welche nun in wenigen Tagen unsere hoch gespannte Begierde endlich befriedigen sollte.

## 23.

Zuvor gedachten wir noch den berühmten Como-See und die weitläufigen Gartenanlagen des kaiserlichen Lustschlosses in Monza zu besehen, wohin der Weg durch die **Porta nuova** über den Adda-Canal führt, und diesen mit einer schönen, aus Qua-

dersteinen neu erbauten Brücke übersetzt. Hier eröffnet sich die geradlinige 2 Meilen lange Allee mit vier Reihen von Platanen und hohen Acacien bis zu dem großen Halbkreise, von welchem eine noch breitere Pracht-Allee in gerader Richtung auf die Mitte des Schlosses leitet.

Dieses weitläufige, zwey Stockwerk hohe Gebäude enthält eine große Anzahl geschmackvoll verzierter Gemächer, und umschließet mit seinen beyderseits vorspringenden Flügeln einen regelmäßigen Schloßplatz, der an der vierten Seite mit einem Eisengitter begränzet ist. Die im einfach edlen Style aufgeführte Hauptfronte gewähret eine weite Aussicht nach dem mahlerisch-gruppirten Hochgebirge und beherrschet den Park, der auf seinem großen Flächenraume von mehr als 800 Jochen eben so mannigfaltige als großartige und geschmackvoll abwechselnde Anlagen darbiethet. Schattige Alleen umfangen und durchschneiden ihn nach allen Richtungen, kleinere und größere Waldpartien, regellose Wiesenplätze und Gebüsche ahmen die Natur glücklich nach, und ein kleiner Theil mit Schloßruinen, über Felsen stürzenden Wasserfällen und dunklen Gebüschen erinnert lebhaft an die herrlichen Anlagen im Parke zu Laxenburg. Mehrere Hügel prangen mit schönen Gebäuden, unter welchen ein neu erbautes Lusthaus mit seinen vergitterten Seitenwänden und der netzförmigen Kuppel in allen Theilen aus geschmiedetem Eisen besteht. Nebst der für Italien seltenen Fasanerie enthält dieser Park in seinem waldigen Theile auch Hochwild, umschließet überdieß noch 70 Bauernhöfe mit allen ihren Feldern, Wiesen und Gebäuden, und das Ganze ist mit gut erhaltenen Fahr- und Gehwegen nach allen Richtungen durchzogen.

In der anstoßenden Stadt Monza wurde eben die Frohnleichnams-Prozession mit einem großen Aufwande von äußerem Schimmer begangen, auf welche kirchlichen Formen der Italiener bey diesen öffentlichen Feyerlichkeiten einen hohen Werth legt.

## 24.

Auf einem gut erhaltenen Seitenwege gelangten wir auf die Poststraße, welche über mehrere Anhöhen in nicht unbeträchtlichen Steigungen nach Como führt; eine Stunde vor dieser Stadt aber beginnt eine neue Straßenanlage mit kunstmäßig geregeltem Gefälle, muldenförmig mit Kieseln gepflasterten Gräben und schattigen Alleen.

Ich enthalte mich einer Schilderung der bezaubernden Ansichten des Como-Sees, der prachtvollen Landhäuser, und des Hochgenusses einer Wasserfahrt zwischen den mit der üppigsten Vegetation hoch empor steigenden Gebirgsketten, da wohl noch kein See in Europa die Talente so vieler ausgezeichneter Schriftsteller zu den treffendsten Beschreibungen angeregt hat, als jener von Como, der in neuerer Zeit überdieß durch den Aufenthalt der verstorbenen Königinn Carolina von England in der **Villa d'Este** noch berühmter geworden ist.

Von der östreichischen Regierung mit einem Privilegium versehen, befährt gegenwärtig eine Privatgesellschaft den See mit zwey Dampfschiffen, wovon der Lario täglich Früh um 8 Uhr von Como abgeht, innerhalb 4 Stunden in Tomaso anlangt, und Abends um 5 Uhr wieder in der Stadt eintrifft. Der Plinio geht in der nähmlichen Morgenstunde von Tomaso nach dem zweyten Arme des Sees, nach Lecco ab, und kehrt Abends wieder zurück. Nach den bestehenden Tariffen bezahlt eine Person für die Ueberfahrt von Como oder Lecco nach Tomaso, oder von da zurück, im ersten Platze 2 Gulden, und im zweyten die Hälfte, ein Reisewagen nach Maßgabe seiner Größe 10 bis 14 Gulden. In Tomaso findet der Reisende eine hinreichende Auswahl von Schiffen, um bis an das nördliche Ende des Sees nach Riva zu gelangen, wohin die Dampfschiffe wegen der Untiefe bey der Ausmündung des Addaflusses nicht jederzeit vordringen können.

Die von Como sanft sich erhebende Straße biethet dem Reisenden die Gelegenheit dar, sich nochmahls an dem Ueber-

blicke dieſer reitzenden Landſchaft zu ergötzen, welche von der Natur mit aller Fülle ſüdlicher Vegetation verſchwenderiſch ausgeſtattet wurde.

Auf dieſem 6 Meilen langen Rückwege nach Mailand eröffnen ſich auch die mannigfaltigſten Ausſichten über das fruchtbare Land mit ſeinen zahlreichen Ortſchaften und ſchön gelegenen Landhäuſern, den aus üppigen Baumpflanzungen hoch empor ſtrebenden Kirchthürmen, und der reichen Fülle geſegneter Saaten, und das Bild dieſer ſchönen Landſchaft erſchien um ſo reitzender, da auf den Feldern wegen der Ernte ſchon reges Leben herrſchte.

## 25.

Mailand ſteht durch drey Schiffahrts-Canäle mit dem **Lago maggiore, Lago di Como** und dem ſchiffbaren Po in unmittelbarer Verbindung, indem der **Naviglio grande** in einer Länge von 6 deutſchen Meilen aus dem Ticino nahe bey ſeinem Ausfluſſe aus dem zuerſt genannten See, der **Naviglio di martesanna** aber mit 5½ Meilen aus der Adda und dem Como-See abgeleitet iſt, während der 4 Meilen lange **Naviglio nuovo** die Verbindung mit Pavia und dem Po und durch dieſen mit dem adriatiſchen Meere unterhält.

Acht Poſtſtraßen laufen ſtrahlenförmig nach allen Richtungen aus, und ſtellen die Verbindung mit den benachbarten Städten, Provinzen und Ländern her; die Regierung verwendet große Summen, dieſe Communicationen nicht nur in dem beſten Stande zu erhalten und durch Regulirung der alten Strecken zu verbeſſern, ſondern auch mit neuen Anlagen dort zu vermehren, wo es die Handelsverhältniſſe als zweckmäßig darſtellen, ohne ſich hierbey durch die Naturhinderniſſe, oder den großen Koſtenaufwand abſchrecken zu laſſen.

Ein Halbkreis der höchſten Berge Europens ſchien aber von der Natur als unüberſchreitbare Scheidewand zwiſchen der Lombardie und den nördlich und weſtlich liegenden Ländern aufgethürmt zu ſeyn, und obſchon dieſe Länder von den älte-

sten Zeiten bis in die neuesten Perioden in den wichtigsten politischen und Handels-Verhältnissen gegen einander standen, so konnten diese Gebirgsketten bisher doch nur von Fußgängern und Saumrossen gefahrvoll überschritten werden, denn erst dem gegenwärtigen Jahrhunderte war es vorbehalten, diese Schneeregionen auch für die schwersten Frachtwägen und elegantesten Kutschen eben so sicher als bequem zugänglich zu machen.

Als nähmlich die Waffengewalt sämmtliche Länder Italieus, besonders aber die Lombardie, in enge Verhältnisse mit dem französischen Reiche brachte, und hiedurch die Eröffnung einer Heer- und Handelsstraße zwischen beyden Ländern sich mehr als jemahls zum Bedürfnisse erhob, wurde deren Herstellung über den Simplon von Frankreichs erstem Consul angeordnet, und, was Jahrhunderte lang unmöglich schien, stand schon nach wenigen Jahren meisterhaft vollendet da. Ein Decret der französischen Republik vom 7. December 1800 befiehlt diesen Straßenbau, und weiset ihn von Domo d'ossola bis Algaby der cisalpinischen Republik, bis Brigg aber der französischen zu, und das Decret der italienischen Republik vom 3. Februar 1804 ordnet die Herstellung von Domo d'ossola bis Mailand an.

Nachdem in der Folgezeit die alten Staatenverhältnisse wieder hergestellt waren, und ein dauerhafter Frieden den Handel und Gewerbsfleiß neu belebte, wurde von den beyden Schweizer Cantonen Graubündten und Tessin auch der Saumweg über den Bernhardino in eine Fahrstraße umgestaltet. Fast zu gleicher Zeit ließ auch die östreichische Regierung nicht nur über den Splügenberg, sondern auch über das hohe Stilfserjoch eine Fahrstraße anlegen, und gegenwärtig können diese hohen Gebirgsketten, deren niedrigste Einsattlung mehr als 6000 Fuß über dem Meere erhoben ist, von Mailand aus in vier verschiedenen Richtungen mit allen Arten von Fuhrwerken übersetzt werden, während man so eben

auf das thätigste beschäftiget ist, auch über den St. Gotthard eine fünfte zu eröffnen.

Nach diesen neuen und neuesten Werken des Straßenbaues, welche schon so oft zum Gegenstande der Bewunderung von Sachkennern geworden, waren nun unsere Blicke gerichtet, nachdem wir zuvor die ämtliche Bekanntmachung vernommen hatten, daß diese Alpenpässe seit 15. Juny auch für Wägen practikabel seyen.

# Dritter Abschnitt.

# Von Mailand über den Simplon.

## Erstes Capitel.

### Von Mailand nach Domo d'ossola.

1.

Wir verließen Mailand am 17. Juny, und hatten Gelegenheit, nochmahls die **Porta sempione** zu bewundern, bey welcher die nach dem Simplon führende Straße durch ihre Prachtanlage billig Erstaunen erreget, denn die üppigsten Bäume beschatten mit ihren weit ausgebreiteten Kronen die 12 Klafter breite, rein abgewogene Fahrbahn, neben welcher die 3 Klafter breiten Fußwege durch die vierfache Allee gewölbartig überdecket sind. **(Tab. I. Fig. 12.)**

Ein großer Halbkreis endiget diese imposante und bey 500 Klafter lange Allee, von welcher man dann auf der mehrfach gewundenen Straße nach der ersten Poststation Rhò gelanget, und die nach Tibaldi's Plan geschmackvoll erbaute Kirche bewundert.

In der Comune Belgirate führt eine gemauerte Brücke von 5 Klafter Länge über den Olone, der von hier nach Mailand eilet; die Straße aber erhebt sich über eine geringe Anhöhe nach Caselanza, und dem nahen Postorte **Casino**

**del buon Gesu.** Sowohl hier, als bey dem nächsten Dörfchen Galarate trifft man viele kleine Kastanienwäldchen, welche als Niederholz mit Sorgfalt gepflegt werden, und seit Monfalcone die ersten Wälder sind, welche uns in dem Flachlande der Lombardie zu Gesichte kamen.

Hier findet man wieder den Weinbau, welcher in der nächsten Umgebung von Mailand der ausgebreiteten Wiesencultur weichen mußte, dagegen nimmt hier die natürliche Fruchtbarkeit des Bodens, und mit ihr auch die emsige Bearbeitung immer mehr ab, und es zeigen sich steinige Strecken, die mit Heiden abwechseln.

In Galarate ist die Fahrbahn durch die schmalen und düsteren, aber gut gepflasterten Gässen streckenweise bis auf 12 Fuß verenget, sodann aber beginnt eine neue regelmäßige Anlage mit einer 23½ Fuß breiten Fahrbahn, welche durch regelmäßig behauene, unten 12 Zoll, oben 7 Zoll dicke Steine von den 3½ Fuß breiten Banquetten getrennt ist. An beyden Seiten dieser gut erhaltenen Straße prangen Weingärten auf niedrigen Hügeln, hinter welchen hohe und schneebedeckte Gebirgsmassen den Gesichtskreis immer enger begränzen und durch ihre mahlerischen Ansichten die Phantasie des Reisenden um so angenehmer beschäftigen, als er durch schwere oder leichte Fuhrwerke nur sehr selten gestört wird.

Eine mäßige Anhöhe verbirgt ihm für kurze Zeit diese schönen Ansichten, doch kaum hat er diese Anhöhe erstiegen, als er sich durch den imposanten Anblick des **Monte rosa** um so freudiger überrascht fühlt, da die Entfernung gering, und die Straße in gerader Richtung hin zu führen scheint.

Dieser Berg, der sich nach Saussure's Messungen 14,580 Fuß über die Meeresfläche erhebt, und in Europa nur von dem Montblanc an Höhe übertroffen wird, dehnet sich hier mit seinen großen Ausbiegungen und Vertiefungen zur gewaltigen Breite aus, und bis zur Hälfte herab mit glänzenden Schneefeldern bedecket, raget er hoch über alle andern Berge bis in die Wolken empor, die ihn nur leicht umzogen. Wir überließen

uns ganz der Bewunderung dieser in dem reinsten Abendglanze schimmernden Naturscene, bis sie uns durch den Schleyer dichter Wolken entzogen wurde, die sich immer tiefer zur Erde hernieder senkten, und sie allmählich mit Nacht umhüllten.

## 2.

Zwischen einzelnen natürlichen Baumgruppen hindurch führt die eben so schön, als kunstmäßig angelegte Straße mit hoher Aufdämmung und sanfter Gefällsvertheilung nach Somma, in dessen Nähe die über 5000 Klafter lange Standlinie zur Triangulirung der Lombardie gemessen wurde; in diesem weitläufigen Orte zieht ein beynahe 5 Fuß dicker Cypressenbaum die Aufmerksamkeit auf sich, und hier eröffnet sich eine schöne Übersicht der flachen Gegend und der Hochgebirge, welche sich amphitheatralisch in die Lüfte erheben. Hier war es auch, wo Karthago's berühmter Feldherr die römische Armee schlug, nachdem er zuvor alle Mühseligkeiten eines langen Marsches aus Spanien und über die unwegsamen Alpen in rauher Jahrszeit muthig bekämpft hatte. Über dessen Richtung bestehen aber noch verschiedene Meinungen unter den Gelehrten, da einige den Mont Cenis, andere den S. Bernhard und sogar den Simplon annehmen.

Die Straße senket sich mit einem sanft und gleichmäßig vertheilten Gefälle von 1 bis 4 Zoll zu der Strona und der in schiefer Richtung neu erbauten Brücke (Tab. II. Fig. 1) hinab, welche sich mit ihren großen Granitmassen, und einer Bogenöffnung von 40 Fuß zwischen den massiven Pilastern als ein eben so solides als schönes Bauwerk darstellet. Die 9'/4 Fuß langen und 4 Fuß breiten Pfeilerdeckel sind aus einem einzigen Granitblocke gehauen, an der Stelle der Brustmauern 11 Zoll dicke Platten aufgestellt, und die 25 Fuß breite Fahrbahn von 12 zu 12 Fuß mit breiten Steinbändern durchzogen, deren Zwischenräume aber mit runden Kieseln ausgepflastert.

Zwischen Eichen- und Birkengestrippe ist die Straße an mehreren Strecken in die sanft ansteigenden Hügel eingeschnit-

ten, und gegen Erdabrutschungen durch Mörtelmauern versichert, in welchen 6 Zoll große Öffnungen die Austrocknung der feuchten Erde befördern, so wie die mit kleinen Kieselsteinen muldenförmig gepflasterten Seitengräben der Fahrbahn ein nettes Ansehen, und zugleich Sicherheit gegen die Bergwässer gewähren. Diese finden durch zahlreiche Durchlässe schnellen Abzug, indem sie aus dem gepflasterten Rinnsale über eine concav eingeschnittene Granitplatte in das Einfallsloch abstürzen, welches sowohl an den Seiten und dem Boden, als auch an dem Straßenrande mit rein bearbeiteten Granitstücken bekleidet ist.

Die Nacht begann bereits ihre Fittige über die fruchtbare Gegend auszubreiten, als wir in dem Gränzorte Sesto calende ankamen, und in dem unmittelbar am Ticino liegenden Postwirthshause eine gute Unterkunft fanden.

## 3.

Dieser Fluß tritt hier mit einer mäßigen Geschwindigkeit aus dem **Lago maggiore**, und wird auf zwey zusammen gekoppelten Schiffen übersetzet, welche einen Raum für drey Frachtwägen darbiethen, und sich an einem an beyden Ufern befestigten Seile bewegen. Diese Fähre ist von der piemontesischen Regierung gegenwärtig um jährliche 2000 Franken verpachtet, und hiebey für Fuhrwerke und Fußgänger ein dreyfacher Tariff festgesetzet, je nachdem das Seil im Wasser bleibt, sich anspannt, oder Hülfsarbeiter nöthig werden.

Wir betraten nach dieser langsamen und kostspieligen Überfahrt über den ungefähr 150 Klafter breiten Fluß das Gebieth von Piemont, und erlitten durch die Untersuchung der Pässe und des Gepäckes nur einen geringen Aufenthalt, der eben hinreichte, um sich an der Ansicht der am jenseitigen Ufer liegenden Ortschaften und Häuser, der stuffenförmig an den Bergen sich erhebenden Weingärten und der dicht bewaldeten Gebirge zu ergötzen, welche sich im Hintergrunde amphitheatralisch bis in den blauen Äther erheben, während der See mit seinem ruhigen Wasserspiegel einen imposanten Vordergrund zu diesem

großartigen und heiteren Landschaftsgemählde gibt. Zur Linken erheben sich an der Ebene mäßige Hügel, zur Rechten aber breitet sich die blaue Wasserfläche aus, und zwischen beyden führt die geradlinige Straße ohne Schonung der fruchtbaren Grundstücke hin; sie ist zur Erlangung der gleichmäßigen Gefällsvertheilung zuweilen hoch aufgedämmt, und in diesem Falle an beyden Seiten mit Granitplatten eingesäumt.

## 4.

Die sanft ansteigenden Vorgebirge verengen das flache Land immer mehr, und treten nach zwey Meilen bis an den See hervor, an dessen hohen Ufern sich die Stadt Arona stolz erhebt, und eine bezaubernde Ansicht der weit ausgebreiteten Wasserfläche mit den jenseitigen Gebirgsmassen sich eröffnet.

Das höher gelegene Schloß, einst die Wiege des heiligen Carl Borromäus, beherrschet mit seinen weitläufigen Ruinen die Stadt, von welcher die Straße unmittelbar an den schmalen Rand des Sees hinab führt.

Bloß durch eine Stützmauer von seinen Fluthen getrennt, zieht der Weg länger als hundert Klafter an einer 30 Klafter hohen Felsenwand vorüber, und ist durch die Kraft des Pulvers auf die regelmäßige Breite ausgesprengt.

Hier verdient ein in seiner Art einziges Riesenwerk der Kunst den geringen Zeitaufwand, um den nahen Bergvorsprung zu ersteigen, denn hier erhebt sich nahe an einer Kirche die kolossale Statue des heiligen Carl Borromäus auf einem hohen Postamente, im einfachen Priester-Ornate, mit einem Buche in der Hand, während die andere segnend erhoben ist. Diese von der Familie des berühmten Erzbischofes von Mailand und der Umgegend errichtete Statue hat eine Höhe von 60 Fuß, und ruhet auf einem 42 Fuß hohen steinernen Postamente; sie besteht aus Kupferblech, der Kopf nebst den Händen und Füßen ist aber gegossen, und ungeachtet dieser ungeheuren Größe hat das Ganze durchaus Ebenmaß und Rundung. Ein unterirdischer Gang führt in das Innere, und eine Wendeltreppe bis in den

Kopf, in dessen Höhlung sich hinreichender Raum für einen Menschen vorfindet.

## 5.

Mit gleicher Bewunderung betrachteten wir auch die steigende Pracht, mit welcher die Straße längs dem Ufer des Sees angelegt ist; solide Steinmauern schützen sie gegen die Macht der Wellen, und ein genau abgewogenes Gefälle mit reiner Convexität erhöhet die Schönheit der geleislosen Fahrbahn, welche auf die Breite von 22½ Fuß geregelt ist.

Vierkantig bearbeitete Granitsteine unten 12, oben 7 Zoll breit, begränzen den Straßenrand in Entfernungen von 1 bis 3 Klafter, an den äußeren Rändern aber laufen auf gemauerten Unterlagen 2 Fuß breite Granitplatten hin, und gewähren nebst dem Vortheile bequemer Fußwege und einer Verwahrung der Straßenränder, zugleich einen wahrhaft imposanten Anblick. Selbst der See ist geschäftig, diesen herrlichen Straßenbau mit der besten Materialsorte zu unterstützen, indem er aus der Tiefe seines Beckens einen rein gewaschenen grobkörnigen Granitsand an die Ufer auswirft, welcher mit Emsigkeit dergestalt verwendet wird, daß diese Fahrbahn auch die hoch gespanntesten Anforderungen der Sachkenner befriediget. An der Bergseite ist die Straße oft lange Strecken in die hoch aufgethürmten Felsen eingesprenget, größtentheils aber mit 6 bis 8 Fuß hohen Steinmauern versichert, in welchen quadratförmige Öffnungen die Austrocknung befördern, so wie die 18 Zoll breiten gepflasterten Gräben die abströmenden Bergwässer aufnehmen. **(Tab. II. Fig. 7.)**

## 6.

Dieser Straßenanlage entsprechen auch alle Brücken über die vielen Gießbäche, welche aus den hoch aufgethürmten Schuttmassen die Wuth entnehmen lassen, mit der sie bey Regengüssen aus den tief eingerissenen Bergschluchten hervor stürzen. Die erste dieser Brücken zeigt bey einer Bogen-

öffnung von 44 Fuß jene Bauart, welche an der beschriebenen Brücke bey Sesto calende bemerkbar ist, und einer der kolossalen Pfeilerdeckel trägt die Jahrszahl 1806.

In geringer Entfernung wölbet sich abermahls eine Brücke über einen jetzt trocknen Torrente mit zwey Bögen von 32 Fuß Öffnung, welche, wie bey allen dieser neuen Brücken, nach einem Kreisausschnitte construirt, und aus massiven, concentrisch behauenen Werkstücken von Granit hergestellt sind; aus diesem Materiale besteht auch die übrige Brückenverkleidung und die Parapetplatten, welche die Brückenbahn beyderseits 2 ½ Fuß hoch einfassen. **(Tab. II. Fig. 2.)**

Bezaubernd ist der Eindruck, welchen die Ansicht der unbeschreiblich schönen Seegegenden bewirket, die in freundlicher Beleuchtung der südlichen Sonne vorüber schweben, und bey ihrer Großartigkeit und Abwechslung die Schönheiten des Como-Sees noch weit übertreffen. Hingerissen zur vollsten Bewunderung dieses schönen Naturgemähldes, gelanget man neben zerstreut am Bergabhange angebauten Häusern und Gartenanlagen nach Belgirate, einem kleinen Dorfe, das seine vortheilhafte Lage am See zu einem lebhaften Handel benützet. Hier sind mehrere Steinsporne senkrecht in den See erbaut, der sie gegenwärtig größtentheils mit Wasser bedecket; sie sind gewöhnlich senkrecht aufgemauert, die Kanten mit großen Quadern eingefasset, die Zwischenräume aber mit Bruchsteinen ausgepflastert.

Im weiteren Verfolge dieser angenehmen Fahrt erhöhen mehrere kleine Wasserfälle die Reitze dieser heiteren Landschaft, in welcher man bald zu einer Felsenwand gelanget, wo die erforderliche Straßenbreite 50 Klafter lang und 8 Klafter hoch nur durch die Kraft des Pulvers erzwungen werden konnte. Eine herrliche Ansicht einer Bucht mit dem Dorfe Baveno an ihren Ufern wird bald durch den überraschend schönen Anblick der Isola bella verdrängt, welche in geringer Entfernung davon mit der Pracht eines Feensitzes

aus den Fluthen des Sees aufsteigt, während zahlreiche Ortschaften und hoch über einander sich aufthürmende Gebirge einen weit geschwungenen Halbkreis bilden.

Bis Stesso steigt die 12 Fuß hohe Stützmauer der Straße unmittelbar aus dem See empor, der hier nur eine Wassertiefe von einigen Schuhen erreichet, und seine Wuth an massiven Steinwürfen bricht, an anderen Plätzen aber den reinsten Granitschotter auswirft, mit dem die Fahrbahn sorgfältig überzogen und gut erhalten wird. Hier hatten wir abermahls Gelegenheit, die Solidität und Schönheit einer Brücke zu bewundern, mit welcher das trockne Flußbett des Rotto in drey 25 Fuß breiten Bögen und 6 Fuß dicken Mittelpfeilern nach der bereits beschriebenen Bauart übersetzt wird.

In dem Postwirthshause zu Baveno findet der Reisende nicht nur eine gute, obgleich theure Unterkunft, sondern auch jene aufmerksame Bedienung, welche die Gasthöfe Italiens vortheilhaft auszeichnet; er findet hier auch die neueste topographische Karte der Simplonstraße mit ihrer Umgebung, mehrere Wegweiser und Reisebeschreibungen, und ein Fremdenbuch, das ihm vielleicht manchen werthen Nahmen aus der Heimath in das Gedächtniß ruft, und im Jahre 1826 die Zahl der eingeschriebenen Fremden, größtentheils Engländer und Franzosen, mit 600 ausweiset.

## 7.

Zahlreich am Ufer stehende Schiffer bothen sich zur Fahrt nach den Borromäischen Inseln an, und nach weniger als einer halben Stunde landeten wir mit einer dreyruderigen, gedeckten Gondel an der Westseite der **Isola bella**, wo eine steinerne Stiege unmittelbar in den weitläufigen Pallast des in Mailand wohnenden Grafen Borromäus führt. Zu ebener Erde enthält eine lange Reihe von Zimmern, deren Wände mit eingelegten vielfarbigen Marmorsteinchen verziert sind, eine Sammlung werthvoller Statuen aus weißem Mar-

mor, im ersten Stockwerke aber sind in den geräumigen Sälen und Gemächern mehrere sehenswerthe Gemählde aufgestellt. Der anstoßende Garten bedecket die ganze Insel mit den lieblichsten Anlagen, welche die Einbildungskraft des Menschen erfinden kann, und welche um so mehr Bewunderung erregen, als diese Insel noch im Jahre 1670 ein unansehnlicher, dürrer Felsen war.

Zehn terrassenförmig sich erhebende Mauern steigen aus der felsigen Tiefe des Sees empor, und geben der Südseite das Ansehen einer abgestumpften Pyramide, die sich mit 10 breiten Abstufungen bis zur Höhe von 112 Fuß aus den Fluthen erhebt, und auf der obersten Terrasse eine kolossale Statue trägt.

Diese Mauern sind mit Orangen- und Citronen-Trillagen dicht bekleidet, die zu allen Zeiten des Jahres mit ihren goldenen Früchten prangen, in den freyeren Plätzen aber zeigen dunkle Gruppen von Lorbeerbäumen und große Gebüsche von Hortensien die höchste Üppigkeit südlicher Vegetation, welche hier auch die Aloe, Capri und andere Pflanzen der wärmeren Zone im Freyen gedeihen läßt. Was aber die Lieblichkeit dieser Zauberinsel noch ungemein erhöht, sind die Rosen-Guirlanden, die in reichster Fülle der büschelförmigen Blüthen von einem Rosenbaume zum anderen gezogen sind, und diesen Theil der Insel mit einem Kranze umfangen. Von der obersten Terrasse eröffnet sich eine unbeschreiblich schöne Aussicht über das große Becken des Sees mit einer weiten Perspective in das breite Thal der Simplonstraße, und nach den schneebedeckten Alpen, welche sich im tiefen Hintergrunde über die hohen Berge erheben.

Inzwischen hatten sich schwarze Gewitterwolken gebildet, der Wind blies mit vollen Backen aus den Thälern und durchwühlte den See in tiefen Furchen; wir eilten daher, das Land zu erreichen, doch das Schiffchen schaukelte noch bedenklich auf den wogenden Fluthen über 200 Klafter tiefen Abgründen, als schon leuchtende Blitze die schwer über uns

hängenden Wolken durchzuckten, und der Regen ſtrömend niederfiel.

Doch nach weniger als einer Stunde war alles vorüber, der See wieder ruhig, und die Abendſonne warf lange Lichtſtreifen über ſeine dunklen Flächen hin, während die Bergſpitzen vergoldet im blauen Äther glänzten.

## 8.

Erfriſcht von dieſem erquickenden Regen, prangte die Landſchaft wieder in jugendlicher Fülle, und doppelt reitzend erſchien die Gegend längs dem See, an welchem man außerhalb Baveno bald zu einer ſchönen Granitbrücke gelangt, welche ſich in 5 Bögen über einen gewaltigen Torrente ſpannt. Die Bögen bilden bey einer Öffnung von 32 Fuß ein Zirkelſegment von 90 Grad, und ruhen auf 8 Fuß dicken, vorne keilförmig geſtalteten Mittelpfeilern, an den Ufern aber auf Halbpfeilern von 4 Fuß Breite, die ſich an 9 ½ Fuß breite, und bis zur Bruſtlehne hinauf reichende Pilaſter anſchließen. Die 3 Fuß langen Gewölbſteine verjüngen ſich am Schluſſe auf 2 Fuß, und 30 Zoll hohe, 15 Zoll dicke Granitplatten vertreten die Stelle der Bruſtmauern.

Die Ufer des Torrente, der ſeine großen Steinmaſſen bis 4 Fuß unter den Gewölbfuß aufgehäuft hat', ſind beyderſeits bey hundert Klafter aufwärts durch Steinmauern verſichert, welche mit ¾ ihrer Höhe aufgezogen und mit 3 ½ Fuß breiten Platten gedecket ſind.

In geringer Entfernung erheben ſich unmittelbar an dem Ufer und der Straße die röthlichen Wände der Granitbrüche von Feriolo, welche einen großen Theil ihrer Erzeugniſſe auf dem **Lago maggiore** und **Naviglio grande** nach Mailand und in andere Theile Italiens abſetzen. Große Blöcke von 15 Fuß in der Länge waren zu Säulen für die abgebrannte St. Paulskirche in Rom beſtimmt, und Zeitungsnachrichten zu Folge ſind ſie auf dem See, dem Po und adriatiſchen Meere bereits an ihrem Beſtimmungsorte eingetroffen. Hier werden häufig auch

lange Steinblöcke zu Reißstampfen bearbeitet, und nebst einer großen Zahl von Platten und Werkstücken waren auch runde Straßensteine vorhanden, wovon man uns den billigen Kaufpreis von 5 Franken angab.

## 9.

Bey dem kleinen Dörfchen Feriolo verläßt man den Langensee mit seinen mahlerischen Inseln und Ufern, die so lange Zeit der Gegenstand unserer Bewunderung waren, und wendet sich in ein breites, von hohen, felsigen Bergen umschlossenes Thal zur Dosa, welche es in der ganzen Länge durchströmt, und sich hier als ein ansehnlicher Fluß in den See ergießt. Eine gut construirte und erhaltene Seitenstraße lenket rechts über diesen Fluß nach den Städtchen Balanza und Intra ab, die Hauptstraße aber führt in geraden Richtungen in dem breiten Thale fort, welches mit seinen Wiesen und reichen Baumgruppen, den mannigfaltigen Gestalten der felsigen Berge und Laubwälder einen Reichthum von schönen Ansichten entwickelt.

Sie ist hinreichend beschottert, emsig gepflegt, und streckenweise an der Seite mit großen Materialsvorräthen von 20 bis 30 Kubik-Klafter versehen. Eine prachtvolle Brücke übersetzet die Gewässer des Orta-Sees (**Tab. II. Fig. 3.**), die 3 bis 4 Fuß langen Gewölbsteine aus Granit verjüngen sich auf 2 Fuß, und bilden drey Bögen, wovon sich jeder zu einer Länge von 57 $^1/_4$ Fuß und einer Höhe von 10 $^1/_2$ Fuß ausdehnt, und sich auf die 8 $^3/_4$ Fuß dicken Mittelpfeiler stützet. Ein 12 Zoll hoher Cordon, und die darauf ruhenden Parapetplatten verzieren diese mit großen Granitquadern bekleidete Brücke, deren 23 Fuß breite Fahrbahn zwischen breiten Steinbändern mit kleinen Kieseln nett gepflastert ist. Die Festigkeit dieser Brücke wird nebst den beyden massiven, 12 $^1/_4$ Fuß breiten und 6 Fuß dicken Landpilastern insbesondere noch durch die Steinmauern vergrößert, womit die Ufer 12 Fuß hoch bekleidet sind.

In Gravellona, in dessen Nähe uns ein Zug von sieben

Saumthieren mit ihren Führern schon die Nähe der Alpenpässe verkündigte, bemerket man nur armselige Häuser, welche nebst der Kirche mit nur $^1/_2$ bis 1 Zoll dicken Steinplatten gedecket sind, und, so wie in der Lombardie, offene Giebel mit gemauerten Pfeilern haben, welche den Dachfirst tragen, und daher die einfache Construction der italienischen Dächer gestatten.

Bey einer Wendung um ein Felseneck glänzten uns in ziemlicher Nähe die Schneefelder hoher Gebirge entgegen, während in der Thalebene noch italienische Luft wehte, und nebst Weinbau auch noch bedeutende Seidenzucht getrieben wird.

## 10.

Die Straße führt in gerader Richtung zur Dosa, über welche eine Brücke aus Eichen- und Lerchenholz erbaut ist, und sich bey 11 Jochöffnungen zu einer Länge von 57 Klafter ausdehnt, übrigens aber alt, und mit Ausnahme der massiv gemauerten Landjoche ziemlich baufällig ist. Hier wird auch von den im Wagen sitzenden Personen eine Brückenmauth abgenommen, wodurch eine zweyspännige Kalesche mit drey Reisenden auf 13 Kreuzer zu stehen kömmt. Die Dosa hat bey ihrem mittleren Stande eine Tiefe von 8 bis 9 Fuß, und eine mäßige Geschwindigkeit; hohe Weiden und Pappeln bezeichnen ihren schlängelnden Lauf in der breiten Thalfläche, und mehrere Sandbänke erschweren die Schifffahrt.

Zwischen üppig grünenden Wiesen und dichten Baumgruppen führt der Weg über zwey Bergwässer nach Premosello, und in geraden Richtungen nach dem zerstreuten Postorte Vogogna, wo sich eine schöne Aussicht nach einem Seitenthale und den am Bergabhange einzeln liegenden Häusern eröffnet, welche zwischen reichen Baum- und Rebenpflanzungen freundlich auf das Thal herab schimmern. In dieser Gegend und am Langensee wissen die Einwohner den Reichthum an Steinen auch zu Weinstecken zu benützen, daher man die Reben häufig an 8 bis 9 Fuß hohen Säulen aus Granit oder Schiefer hinauf ranken

sieht, welche ohne künstlicher Zubereitung nur 7 bis 8 Zoll dick sind, und in der Umgegend gebrochen werden.

Nach einer Viertelstunde erreichet man das durch seine römischen Inschriften bekannte Ponte massone, und setzet bey einer Felsenwand auf einer hölzernen Brücke an das rechte Ufer der Dosa. **(Tab. II. Fig. 4.)** Nebst den massiven Landjochen tragen 5 abgerundete Quaderpfeiler in Zwischenräumen von 48 Fuß den horizontalen Überbau, der aus 6 doppelt über einander liegenden Ennsbäumen und einer eichenen 3 Zoll dicken Bruckstreu besteht, die auf 12 Zoll von einander entfernten, 8 zölligen Schwellern ruht. Verstärkte Unterlagen vermehren die Tragfähigkeit der Ennsbäume, und man war so eben beschäftiget, diese Brücke auf einer 12 Zoll hohen Anschüttung mit Kieseln zu pflastern.

Von dieser Brücke, an welcher die Mauth auf 23 Kreuzer zu stehen kam, führet eine hohe, an der Scarpe gepflasterte Dammstraße in geraden Linien über die feuchten Wiesen, und ist auch in der weiteren Fortsetzung 3 bis 4 Fuß über das Nebenterrain erhoben, an dem Rande aber mit Steinen begränzet und versichert.

## 11.

Auf der gut erhaltenen Fahrbahn bequem dahin rollend, überläßt sich der Reisende ganz dem Genusse dieser heiteren Gebirgsgegend, und schon von ferne zieht das am Bergabhange zerstreut liegende Dorf Villa mit den halb versteckten Häusern und reichen Weingärten seine besondere Aufmerksamkeit an sich. Er erreichet dieses große Dorf in drey Viertelstunden und überschreitet hier auf einer alten, aber kühn erbauten Bogenbrücke die reißende Anza, welche aus dem Anzasca-Thale hervor rauschet. Dieses 8 Stunden lange und stark bevölkerte Seitenthal endiget am **Monte rosa**, und diente früher als Handelsstraße über den **Monte moro** und Visp nach Wallis; die im hinteren Theile dieses Thales wohnenden Deutschen hält Dr. Ebel (in seiner Anleitung die Schweiz zu bereisen, Zürich 1809,) für einen

Theil der Nachkommen jener Cimbern und Teutonen, welche schon 114 Jahre v. Chr. Geb. zum Schrecken der Römer, in ungeheurer Anzahl über die Alpen stiegen, südlich von Arona aber durch den Feldherrn Marius fast gänzlich aufgerieben wurden. Die Brücke in Villa (**Tab. II. Fig. 10.**) bildet einen Bogen aus gemeinem Steinmauerwerke, mit einem 2 Fuß breiten Kranze aus Quadern; die Wölbung beginnet unmittelbar am Wasserspiegel, und spannt sich bey einer Weite von 83 Fuß zu einer Höhe von 24 ½ Fuß; massive Landpfeiler und 9 Fuß hohe Ufermauern sichern diese Brücke gegen die Anfälle des reißenden Waldstromes, der im schnellen Laufe der Dosa zueilet.

So weit das Auge reicht, erblicket man die Straße in einer geraden Linie geführt, und mit Platten bedeckten Steinmauern über das sandige Nebenterrain aufgedämmt; in den Schluchten der beyderseitigen Gebirgsketten zeigten sich noch große Schneemassen, während in den tieferen Regionen die Laubwälder und Wiesen mit ihrer Fülle und Farbenpracht noch immer an Italiens gesegnete Fluren erinnerten.

Bey einer Wendung erblicket man endlich den Hauptort dieses prächtigen Eschen-Thales, das Städtchen Domo d'ossola in einer mahlerisch schönen Landschaft, und das **hotel d'Espagne**, so wie das einem Würtemberger gehörige Postwirthshaus stellen den Reisenden bey billigen Anforderungen zufrieden. Diese düstere Stadt enthält 1200 Einwohner, enge, krumme Gässen, und ein mit Geleisbahuen durchzogenes Kieselpflaster; die Häuser sind mit dünnen Steinplatten bedeckt, und bey der vortheilhaften Lage im Mittelpuncte zwischen dem oberen und unteren Eschen-Thale und dem Thale des Dovedro, so wie auch am Zusammentreffungspuncte der frequenten Alpenstraßen über den Simplon und Gries herrschet hier ein ziemlich reger Verkehr und Zusammenfluß von Menschen. Früher mit Mauern und Gräben umschlossen, war Domo d'ossola oder Oscella im Mittelalter oft der Schauplatz der blutigsten Kriegsereignisse; die Schweizer entrissen es im Jahre 1410 den Her-

zogen von Mailand, und verkauften es späterhin an dieselben wieder zurück, bis es ein Besitzthum der Könige von Sardinien wurde, nachdem es auf kurze Zeit bis zum Jahre 1814 mit dem Königreiche Italien vereiniget war.

---

## Zweytes Capitel.

### Von Domo d'ossola nach Brieg.

#### 1.

In dem breiten Thale durchschneiden Baumpflanzungen die üppig grünenden Wiesen nach allen Richtungen, an den Bergen stufen sich Weingärten hoch hinauf und halb versteckte Häuser werden von den dichten Laubgehölzen beschattet, die sich bis gegen die kahlen Gipfel erheben.

Eine regelmäßige Straßenanlage bildet in diesem reitzenden Thale beynahe eine stundenlange gerade Linie, und übersetzet einen Waldbach mit einer auf 4 Fuß breiten Quaderpfeilern ruhenden Brücke (**Tab. II. Fig. 5.**). Jedes der sieben Jochfelder zeiget eine Offnung von 26 Fuß, die Ennsbäume erhalten durch doppelte Unterlagen gehörige Verstärkung und die beschotterte Bruckstren ruht von 3 zu 3 Fuß auf Schwellern, sehr flach liegende Ufermauern aus stehend eingesetzten großen Bruchsteinen erhalten aber den reißenden Bach in Schranken.

Mit einer Steigung von 5 Zoll erhebt sich die Straße längs dem sanft geböschten Bergabhange, und ist an der Thalseite mit niedrigen Steinmauern unterstützt, welche mit 2 ¼ Fuß breiten Platten bedecket sind. Innerhalb derselben gewähren die auf den Randsteinen aufliegenden Geländerbäume die gehörige Sicherheit, an der Bergseite ist die 19 Fuß breite Fahrbahn außerhalb den Randsteinen ebenfalls mit Granitplat-

ten eingefaßt, und überdieß noch mit einem 18 Zoll breiten, rund ausgepflasterten Graben gegen die Bergwässer gesichert.

## 2.

Diese einige hundert Klafter lang ansteigende Straßenstrecke bildet die Auffahrt zu der Brücke von Crevola, welche die aus einer finsteren Felsenschlucht hervor rauschende Dovedro oder Doveira übersetzet, und durch ihre kühne Bauart die Bewunderung aller Kenner und Reisenden in Anspruch nimmt. Zwey massive, 16 Fuß dicke Landjoche aus Quadersteinen stützen sich an beyden Ufern auf die hoch empor ragenden Felsen, aus der Mitte der schäumenden Fluthen aber erhebt sich der 16 Fuß breite Mittelpfeiler bis zu einer Höhe von 81 Fuß über den mittleren Wasserstand, und unterstützet mit seiner einfach schönen Quaderverkleidung den hölzernen Überbau, der sich in jeder der beyden Jochöffnungen auf die beträchtliche innere Länge von 62 Fuß erstrecket (**Tab. III. Fig. 2.**). Die dreyfach über einander liegenden 6 Eunsbäume erhalten nicht nur durch eiserne Bänder oder Halsen, sondern auch durch vielfach unterstützte und befestigte Unterlagen noch eine bedeutende Vermehrung der Tragfähigkeit, während Querbalken in Entfernungen von drey Fuß die beschotterten eichenen Pfosten und das einfache Geländer tragen. Auf dieser 22 ½ Fuß breiten, und schon bedeutend gesenkten Brücke blicket man nicht ohne Schaudern in das tiefe Felsenbett des lärmenden Dovedro und in die engen Felsenschlünde, an deren steilen Wänden sich die Simplonstraße zeigt; um so freudiger richtet man dagegen seine Blicke nochmahls nach den Gefilden des Oscella-Thales hinab, welches man hier verläßt, da sich dasselbe gegen den berühmten Fall und den Ursprung der Toccia nach Pommat wendet, und sich hier mit dem stark betretenen Passe über den Gries nach dem oberen Wallis endiget.

## 3.

Unmittelbar an der prachtvollen Brücke von Crevola über-

setzet die Straße einen tiefen Abgrund mit einer 30 Klafter langen Aufdämmung, deren Futtermauern eine Höhe von 48 Fuß erreichen, und deren Geländer in rein bearbeitete steinerne Stützen eingelassen sind, welche bey einer Länge von 3 Fuß und einer Breite von 17 Zoll, 2 Klafter lange Zwischenräume bilden.

Mit einer Steigung von 5 Zoll, die sich in kurzen Strecken auf 7 bis 8 Zoll vermehrt, sodann aber wieder auf 5 Zoll vermindert, gelangt man zu einer Wendung oder **Plateforme**, welche in einer ziemlich sanften Bergabdachung theils eingeschnitten, theils angedämmt, und mit einer Steigung von 3 Zoll in jeder Klafter angelegt ist (**Tab. II. Fig. 6.**). Die Zu- und Abfahrt vereinigen sich unter einem sehr spitzigen Winkel, und die Fahrbahn erweitert sich, indem sie um den Wendungspunct einen Halbkreis beschreibt, von 23 Fuß auf 30 Fuß, wodurch sich eine Grundlinie von 9 $^1/_3$ Klafter ergibt. Diese Dimensionen sind für leichtes und mittleres Fuhrwerk berechnet, da ein sechsspänniger, langer Frachtwagen wohl schwerlich diese Wendung umfahren könnte, wie sich dieses schon aus der Vergleichung mit der Wendung am Planinaberge (**Tab. I. Fig. 4.**) ergeben dürfte. Dagegen ist die Bauart der erwähnten **Plate-forme** am Simplon musterhaft; gepflasterte Gräben leiten die Bergwässer unschädlich ab, die Wendungsspitze besteht aus einem 9 Fuß breiten Granitblocke, der abgerundet, und für den Wasserlauf ausgehöhlt ist; die Straßenränder sind mit breiten Granitplatten eingefaßt, die Seitenwände mit Mörtelmauern gegen das Abgleiten der Erde versichert, und an der Thalseite die Geländer auf steinerne Säulen gestützt.

## 4.

Zum Theile in den Bergabhang eingeschnitten (**Tab. II. Fig. 9.**), führt die Straße in gleicher Anlage und mit einer Steigung von 3 $^1/_2$ Zoll bis an den gräßlichen Abgrund des Dovedro, wo sich der Reisende längs den 30 Klafter hohen Felsenufern bloß durch Randsteine gesichert, dagegen aber durch den

prachtvollen Rückblick nach der engen Felsenschlucht mit der Brücke von Crevola und der Aussicht in das freundliche Ossola-Thal angenehm überrascht findet.

In der Nähe sind die Steinbrüche, aus welchen der weiße Marmor für die **Porta sempione** in Mailand bezogen wurde, und unmittelbar an dem Straßenrande lag ein rauh bearbeiteter Säulenschaft, der, aus einem einzigen Stücke weißen Marmors bestehend, 35 Fuß zur Länge und 4 ½ Fuß zum Durchmesser hatte; ein zweyter eben so großer war jedoch in der Mitte entzwey gebrochen. Theilweise in Felsen gesprengt, fällt die Straße mit 4 bis 5 ½ Zoll in die schmale Thalfläche hinab, welche fruchtbar und mit Wiesen, Kastänienbäumen und Weinreben bedecket ist, während an den beyderseits steil empor steigenden Felsen nur niedriges Laubgebüsch wuchert. Zur Erlangung einer gleichmäßigen Gefällsvertheilung ist die Straße größtentheils 6 bis 12, streckenweise sogar 30 Fuß hoch zwischen trockenen Stützmauern aufgedämmt, und mit behaueuen Randsteinen versichert, deren Entfernung 5 Klafter beträgt, und sich bey Anhöhen und Ufern bis auf 1 Klafter vermindert.

Unmittelbar am Ufer des Dovedro hinfahrend, ergötzet sich der Reisende an dem lärmenden Toben und Brausen dieses mächtigen Gebirgsflusses, der 2 bis 3 Klafter tief zu seinen Füßen gegen die gewaltigen Felsentrümmer anstürmet, die von den Bergen abgerollt, nun der Straße als Vorland und Stütze dienen.

## 5.

Wenige Schritte noch, und die Felsengallerie von Crevola eröffnet ihm ihren Schlund. Nicht ohne Erstauneu wird er diese Felseuhalle betreten, welche da, wo die Natur jeden Ausweg zu verhindern schien, durch die Kraft des Pulvers zur bequemen und sicheren Durchfahrt erzwungen wurde. Ich maß ihre Länge mit 30 Klafter, die Breite mit 18 Fuß, und die Höhe im Durchschnitte mit 15 Fuß; sie ist in Granit übergehenden Gneis gesprengt, mit vielen Schichten und Fugen durch-

zogen, und wird in der Mitte durch eine 12 Fuß lange, 10 Fuß hohe Seitenöffnung beleuchtet; übrigens ist sie an der einen gedrückten Bogen darstellenden Decke und den rauhen Seitenwänden trocken, die Fahrbahn aber erhebt sich steigend mit 3 Zoll (**Tab. II. Fig. 11.**). Die obere Ansicht hat große Ähnlichkeit mit der Gallerie durch den Kalkfelsen nächst Baden, welche ich zur Umgehung eines gefahrvollen Berges in Vorschlag brachte, und nach der erhaltenen Genehmigung im Jahre 1826 und 1827 dergestalt bewerkstelligte, daß sich nach einem 8 Klafter tiefen Felseneinschnitte die 20 Klafter lange Gallerie eröffnet, welche 20 Fuß breit, 15 Fuß hoch, geradlinig und horizontal angelegt, und in der Richtung nach dem imposanten Schlosse Weilburg durchgesprengt ist.

## 6.

Eine beträchtliche Strecke läuft die Straße auf felsigen Vorsprüngen und abgerollten Granitmassen neben dem brausenden Gebirgsbache hin, den sie alsbald verläßt, und die schmale Wiesenfläche durchschneidet, aus welcher sich schwarze Granitwände hoch in die Lüfte erheben.

Bald dem Ufer des Flusses folgend, bald über die Thalfläche geführt, erhebt und senkt sich die Fahrbahn abwechselnd mit 2 bis 4 Zoll, und ist mit 3 bis 4 Fuß hohen Stützmauern versichert; nach einer Viertelstunde erweitert sich das Thal aus der bisher engen Schlucht in einen breiten Kessel, in welchem die zahlreich zerstreuten Wohnhäuser, üppigen Rebenpflanzungen und kleinen Kornfelder einen schönen Contrast mit den schroffen Felsen und überragenden Schneekuppen bilden.

Das Thal verengt sich abermahls, ungeheure Steinmassen und Felsentrümmer erfüllen den beengten Raum, und in mannigfaltigen Krümmungen und Abstürzen erzwingt sich die Doveira brausend den schmalen Durchgang, während es dem Talente der italienischen Ingenieure gelungen ist, die Straße auch an dieser schwierigen Stelle und Wildniß in prachtvoller Anlage zu bahnen, und sie in den breiteren Thalkessel zu lei-

ten, in welchem man das Dörfchen Isella, und eine Weinschenke berührt.

Man nähert sich wieder dem Dovedro, und übersetzet bey Varzio einen rauschenden Gebirgsbach mit einer steinernen Brücke (Tab. III. Fig. 1.), deren Bogen bey einer Öffnung von 44 Fuß zur Spannung 12 Fuß hat, durchaus mit Quader verkleidet, und durch die Pflasterung der Bachsohle gegen die Wuth dieses reißenden Gewässers geschützt ist, das sich in Cascaden gegen die Brücke und die nahe Doveira stürzt.

## 7.

Noch einen zweyten Waldbach übersetzend, tritt die Straße abermahls in eine finstere Felsenschlucht, und ist theils durch Absprengung der hohen Steinmassen, theils durch 5 bis 6 Klafter hohe, mit $^1/_6$ aufgezogene Mörtelmauern an dem Flusse hingeführt, der die Todtenstille dieser einsamen Gegend durch das Getöse unterbricht, mit welchem er sich über die Felsenriffe schäumend herunter stürzet. Eine Unzahl von Felsentrümmern und in großen Massen aufgehäufte Granitblöcke zeigen von gewaltsamen Revolutionen der Natur und scheinen hier jeden Ausweg zu verrammeln; doch bequem und gefahrlos durchfährt man diese grauenhafte Steinwüste auf der zweckmäßig und kühn durchgesprengten oder mit Mauern erhöhten Straße, welche stets mit 2 bis 4 Zoll ansteigt. Nach einer kurzen Unterbrechung treten hohe Felsenwände fast ohne Vorland bis an die Ufer des Dovedro vor, und hängen in bedeutend langen Strecken beynahe über die ganze Breite der eingesprengten Fahrbahn. (Tab. III. Fig. 3.) Mehr als 4 Klafter über den Wasserspiegel erhoben, ist sie sodann 18 Fuß hoch durch Pulvergewalt in die Felsenwand gebrochen, und eingeengt zwischen hohen düsteren Felsenwänden steht man plötzlich vor der Gallerie von Isella, die wie ein Thor im hohen Thurme die Passage zu sperren scheint (Tab. III. Fig. 4.). Sie erstreckt sich nur auf eine mittlere Länge von 5 $^1/_3$ Klafter, und hat Breite und Höhe mit jener von Crevola gemein; aber der 50 Klafter hohe Gra-

nitfelsen läßt sie um so kühner erscheinen, als diese ungeheure Last bloß auf einer 9 Fuß breiten und zerklüfteten Felsensäule ruht.

## 8.

Oberhalb dieser Gallerie ist wegen der nahen Gränze der Schweiz ein piemontesischer Polizey- und Mauthposten, und die vorerwähnte Felsenschlucht scheidet auch Italiens mildes Klima und Fruchtbarkeit von der rauhen Alpenluft und mageren Vegetation des Hochlandes. Während in dem nahen Isella schon der Weinstock blüht, Blumenteppiche die Wiesen bedecken, und Alles sich des Sommers erfreut, beginnt hier erst die Frühlingszeit, der Schnee im Mittelgebirge zerschmilzt, und zahllose Wasserfälle stürzen über die schwarzen Granitwände in ungeheuren Höhen herab, und vermehren noch ungemein das Mahlerische dieser wildschönen Natur; bald brausen sie in großen Massen aus dunklen Schlünden hervor, bald breiten sie sich in tausend kleinen Fäden aus, oder werden durch die Gewalt der Winde in Staub zertheilt. Beyderseits kahle Granitwände, die schmale Thalfläche mit Felsentrümmern und Steingerölle bedecket und die reißende Doveira mit ihrem betäubenden Getöse zur Seite, hat man auf der 15 Fuß hoch und 12 Fuß breit in Felsen gesprengten Straße die Aussicht in enge Felsenschluchten, nach großen Schneemassen und schönen Wasserfällen. In der weiteren Fortsetzung ist der Weg in das Steingerölle eingeschnitten, und an der Bergseite mit 6 bis 12 Fuß hohen Steinmauern gesichert, bald aber erfüllen große Massen von abgerollten Felsen das enge Thal, doch mit voller Regelmäßigkeit ist die Straßenbahn theils mit Pulversprengung, theils mit 3 bis 4 Klafter hohen Stützmauern durch dieses Chaos von Steintrümmern durchgeführt, wovon eines sogar die Länge von 12 Klafter, Breite von 6, und Höhe von 5 Klafter erreichet.

Das Getöse des Dovedro betäubt die Ohren, und macht die Pferde erzittern, Reste von großen Schneelawinen liegen neben der Straße und 200 Fuß hohe Wasserfälle führen die

Schneewässer von den Gletschern herab, während die Fahrbahn mit einer Steigung von 2 bis 4 Zoll dem Gefälle des Flusses entgegen geführt, und zwischen 100 bis 250 Klafter hohen Felsenwänden eingeschlossen ist.

In dieser düsteren, abgeschiedenen Gegend, in der sich kein lebendes Wesen regt, und wo man nur das Toben des Flusses und Plätschern der Wasserfälle hört, erhebt sich das einzeln stehende, altergraue Wirthshaus von Gondo mit vier Stockwerken und einem Thurme. Bey dem ehemahligen Saumwege oft der taglange Aufenthalt von Reisenden und Säumern, darf man jetzt nur auf ein mittelmäßiges Unterkommen, und insbesondere nur auf kärgliche Erzeugnisse der Küche rechnen, die aber mit Freundlichkeit gereicht, und zum ersten Mahle wieder von dem erfreulichen Laute der deutschen Sprache begleitet werden.

## 9.

Von diesem, durch Baron Stockalper erbauten Gasthause folget die Straße mit einer Steigung von 4 bis 5½ Zoll zwischen den senkrecht aufsteigenden Felsenwänden dem Laufe des Flusses (Tab. IV. Fig. 1.) und erhebet sich nach einer halben Stunde durch eine Wendung, welche am furchtbaren Abgrunde des Dovedro bloß mit den gewöhnlichen Randsteinen versichert, und nach der (Tab. II. Fig. 6.) beschriebenen Construction mit einer Steigung von 3 Zoll angelegt ist. Mit 5½ Zoll steigt die Fahrbahn zur zweyten Wendung, und von hier nähern sich die beyderseitigen Felswände bis auf einen Zwischenraum von einigen Klaftern, in welchem der Dovedro mit reißender Schnelligkeit von Felsen zu Felsen hinunter stürzt.

In dieser schauerlich engen Felsenschlucht erzwang die Gewalt des Pulvers die bewunderungswürdige Straßenanlage, auf der man in einer Steigung von 5 bis 6 Zoll bis zur hoch gespannten Bogenbrücke gelanget; die ganze Straßenbreite ist 3 bis 5 Klafter hoch in die Felsenwand gesprengt,

8 bis 9 Fuß hohe Stützmauern ruhen auf den Vorsprüngen und Felsenspitzen, und eng stehende Randsteine begränzen den 20 Klafter tiefen Abgrund des Dovedro.

Ein imposanter Anblick beschließet diese kostspielige und kühne Anlage, denn mit furchtbarem Getöse stürzet sich der prachtvolle Wasserfall der Frassinone in der engen Felsenschlucht eben da herab, wo ein kühn gespannter Brückenbogen darüber führt, und die Gallerie von Gondo ihren schwarzen Schlund eröffnet. **(Tab. IV. Fig. 5.)** Auf hohe Felsen gegründet, stützen die massiven Widerlagen den flachen Quaderbogen in einer Weite von 8 Klafter, und ein heftiger Wind, der mir kaum die 10 Klafter große Höhe mit dem Senkbley zu messen gestatten wollte, trieb den Wasserstaub der gewaltigen Frassinone auf die Brücke, und durchnäßt betritt der Reisende die dunkle Gallerie, welche durch den spornförmig vorspringenden Granitfelsen durchgesprengt ist. Achtzehn Monathe waren erforderlich, diese 93 Klafter lange, unterirdische Durchfahrt mit Pulver auszuhöhlen, ungeachtet an vier verschiedenen Seiten Tag und Nacht gearbeitet wurde. In beyläufig gleichen Abständen sind zwey Seitenöffnungen angebracht, wovon die erste 24 Fuß, die zweyte aber 12 Fuß lang, und so wie die erste 60 Fuß hoch ist, und welche die tropfende Gallerie eben hinreichend erleuchten, um bey dem zweyten Fenster 2 Klafter ober der Fahrbahn das 3 Schuh lange und breite Quadrat zu entdecken, in welchem die Aufschrift:

ÆRE ITALO
MDCCCV.
NAP. IMP.

mit vier Zoll hohen Buchstaben schlechthin eingemeißelt ist.

Diese Gallerie, die längste an der Simplonstraße, ist 19 Fuß breit, und im Durchschnitte 15 Fuß hoch, indem der gedrückte Bogen unregelmäßig ausgesprengt ist; sie steigt mit 3 Zoll in einer krummen Linie hinauf, und durch die vielen Fugen, noch mehr aber durch die beyden Seitenöffnungen

dringet Wasser ein, das durch die ganze Gallerie bis zur gewölbten Brücke fließt.

An dem oberen Ausgange blickt man senkrecht in den gräßlichen Abgrund des Dovedro hinab, und am jenseitigen Ufer zeigen die entwurzelten und abgesprengten Bäume von furchtbaren Verwüstungen der Lawinen, von welchen noch große Schneemassen aufgehäuft liegen, die von dem Gewässer dieses Waldbaches gewölbartig ausgehöhlt sind.

## 10.

In dieser schauerlichen Gegend, wo kein lebendiges Wesen das Schweigen der Natur unterbricht, und nur starre Felsenmassen sich dem Blicke entgegen stellen, führt die Straße, beynahe durchaus in den adrigen Granit und Gneis gesprengt, mittelst einer hoch gespannten Brücke an das rechte Ufer des Baches. Massive, auf Felsen ruhende Pfeiler tragen den 7 Klafter langen Überbau von 6 doppelten, durch Streben unterstützten Ennsbäumen, und hier bemerket man das dritte jener sieben Zufluchtshäuser, welche bey der Anlage dieser Straße zum Schutze der Reisenden und Truppen erbauet wurden.

Eine fürchterliche Felsenschlucht umthürmet den Reisenden, und wild tobend stürzt ihm die Doveira entgegen, die zuweilen unter den großen Schneemassen dahin brauset; doch auch hier wußte die Kunst die angehäuften Naturhindernisse zu bekämpfen, denn in langen Strecken ist die Fahrbahn in den von Quarz durchzogenen Gneis eingebrochen, und indem man unter dem drohend überhängenden Felsen dahin schreitet, erblicket man tief unten im Felsenbette den schäumenden Waldbach, und den Straßen- oder Uferrand nur durch Steine versichert. Hier erhebt sich die **Ponte alto** mit ihren auf Felsen gestützten 4 Klafter hohen Landpfeilern (**Tab. IV. Fig. 4.**) bis zu einer Höhe von 9 Klafter über den Wasserspiegel, und überspannt den 6 Klafter weiten Zwischenraum durch unterstützte Ennsbäume, auf welchen die Querschweller mit der Bruckstreu und den einfachen Geländern ruhen.

Aus allen Winkeln und Schluchten stürzten die Schneewässer mit geschäftiger Eile hervor, und bildeten über die hohen Felsenwände manchen schönen Wasserfall. Einzelne Lerchenbäume in den Felsenspalten und magere Grasbüschel hinter Steintrümmern war alles, was wir hier aus der Pflanzenwelt entdeckten, und doch mußten wir oft stille stehen, und die Größe der Natur in den majestätischen Felsenwänden anstaunen, die sich zu einer Höhe von mehr als 200 bis 250 Klafter beyderseits fast senkrecht aufthürmen. Jedermann wird dann von dem Gefühle seines Nichts durchdrungen, wenn er sich gleich einem unbemerkbaren Puncte längs diesen Riesengestalten dahin schleichen sieht, da selbst die großartige Straßenanlage nur kleinlich, und wie ein eingeritzter Streifen erscheint. (Tab. VI. Fig. 2.)

In dieser Wildniß findet man wieder ein Zufluchtshaus, oder vielmehr eine lange gemauerte Schupfe mit 6 Fenstern und einem Thore in der Straßenfronte, und hier zeiget sich der mit großen Massen von Quarz gemengte Gneis und Glimmerschiefer vorherrschend. Die Steigung der Straße, welche bisher in der Regel 1 bis 2 Zoll betrug, vermehrt sich allmählig auf 3 bis 4½ Zoll, und zur Sicherstellung gegen das Steingerölle sind auch an der Bergseite 9 bis 12 Fuß hohe trockne Steinmauern streckenweise angebracht, über welche die Bergwässer in halbrunden Einbiegungen abstürzen.

Abgerissene Randsteine, zerbrochene Geländer und eingestürzte Stützmauern zeigten noch die Verwüstungen der kaum entwichenen Schneemassen, wovon noch mächtige Überreste an der Straße den Strahlen der Sonne trotzten; die Fahrbahn selbst aber ist emsig erhalten, und mit Bedachtnahme auf das hier passirende Fuhrwerk hinlänglich mit Schlegelsteinen beschottert, daher die gewöhnlich nur zweyspännigen Lastwägen und Kutschen eine feste und bequeme Fahrbahn finden.

## 11.

Hingerissen von Bewunderung über die noch höher, bis 300 Klafter fast senkrecht sich erhebenden Felsenwände (**Tab. VI. Fig. 1.**), fährt man längs der rauschenden Doveira auf der eingesprengten und durch Stützmauern wohl verwahrten Straße dahin, und erblicket die Gallerie von Algaby, die in einer geraden Richtung durch den Felsenvorsprung 36 Klafter lang gebrochen ist. (**Tab. IV. Fig. 2.**) Die mit 1 Zoll steigende Fahrbahn ist 21 Fuß breit, und wegen der Winde und Schneeverwehungen an der unteren Einfahrt in der halben Breite mit einer Steinmauer geschlossen. Die Steinart ist Glimmerschiefer, die Wände und der gedrückte Bogen weichen oft 4 bis 5 Fuß von der regelmäßigen Linie ab, und die äußere Felsendicke beträgt 4 bis 6 Klafter, vermindert sich jedoch an der oberen Seite bis auf 2 Klafter.

Bey dieser Gallerie tritt man endlich aus der engen Felsenschlucht in eine freyere Gegend, die Straße windet sich in zwey langen Zügen über die sanft abgedachte und wiesenreiche Bergfläche gegen das Dorf Simplon hinauf, und zerstreute Lerchenwälder geben dieser Landschaft wieder Leben und Abwechslung; aber überraschender noch ist der Anblick des hohen Lavina-Gletschers, der sich zur Linken aus dem finsteren Thale erhebt, und einem unermeßlichen Schneekegel gleicht, aus dem sich einzelne schwarze Felsenzacken erheben. Die eben vom Horizonte scheidende Sonne warf schon lange Schatten in das schwarze Felsenthal, die Schneeflächen aber schimmerten noch in größter Reinheit im blauen Äther, und ließen die Tausende der Furchen und Risse entdecken, welche sich gebildet hatten.

Bis zu der Gallerie von Algaby wurde die Simplonstraße durch italienische, in der weiteren Fortsetzung bis Brieg aber durch französische Ingenieurs zu Stande gebracht.

## 12.

Unmittelbar von der Gallerie erhebt sich die Straße ungefähr 150 Klafter lang in gerader Richtung bis an den Kron- oder Krumbach, der aus einem tiefen Felsenrisse rauschend hervorstürzt, und übersetzet ihn mit einer 6 Klafter langen Brücke nahe an seiner Einmündung in die Quirna oder Lavina, die nach dieser Vereinigung zur Veriola, Doveira, Dovedro oder Vedro wird.

Von hier ist die Fahrbahn längs dem sanft geböschten Bergabhange mit einer Steigung von 4 Zoll geführt, ohne Erdeinschnitt bloß frey angedämmt, oder mit 8 bis 9 Fuß hohen Stützmauern hergestellt, und verläßt allmählig den Bach, welcher schon von den reitzenden Ufern des Langensees, und den Gefilden von Crevola durch die schauderhaften Felsenpässe von Gondo bis hieher ihr steter Begleiter war, und hier als ein unansehnliches Gewässer aus den finsteren Schlünden des Gletschers hervor tritt.

Man übersieht hier nochmahls die Gallerie von Algaby, und die tief gespaltenen Felsenschluchten mit der reißenden Doveira neben der kühnen Straßenanlage; diese hat auch hier mit Einschluß der Randsteine eine Breite von $22^3/_4$ Fuß, und diese bestehen aus 5 Zoll dicken und 15 Zoll breiten Schiefersteinen, welche oben und an der Straßenseite schneidig gestaltet, und in die plattenbedeckten Leistenmauern dergestalt befestiget sind, daß sie senkrecht stehen, und mit der keilförmigen Seite gegen die Fahrbahn gerichtet sind.

Nach einigen hundert Klaftern gelanget man zu einer Wendung, bey welcher die Straße ohne Vermehrung der Breite einen Halbkreis beschreibt, wovon der innere Halbmesser 10 Klafter beträgt; die Steigung vermehrt sich auf $5^1/_2$ Zoll und bey dieser Wendung nimmt die Straße wieder eine Richtung zurück, steigt fortwährend mit 3 bis $4^1/_2$ Zoll, und ist längs dem ziemlich flachen Bergabhange theils frey stehend, theils mit 5 bis 6 Fuß hohen Stützmauern angedämmet, ge-

gen die Bergwässer aber durch einen 3 Fuß breiten und 18 Zoll tiefen gepflasterten Graben geschützet.

## 13.

Verkrüppelte Lerchenbäume, welche in einzelnen Gruppen neben der Straße stehen, zeigen von der Nähe der Gletscher, und der bedeutenden Erhöhung über die Meeresfläche. Es war bereits Abend geworden, als wir das Dorf Simplon erreichten, wo man uns in einem kaum verständlichen Deutsch das Gasthaus der Post, und jenes zum weißen Kreuze empfahl. Wir wählten das letztere, das seitwärts von der Straße unmittelbar neben der Kirche liegt.

Dieses Dorf besteht nur aus einigen gemauerten und mit dicken Steinplatten gedeckten Häusern, die ohne Ordnung auf einem unebenen Boden stehen. An den oberen Häusern führt die neue Straße vorüber, an deren linker Seite sich bloß das Post- und Gasthaus zum goldenen Engel befindet, das von einem geschmeidigen Franzosen gehalten wird, und sich einen guten Ruf erworben hat. Unser Wirth, ein rüstiger Walliser, wird sich zwar den Ruf der Galanterie niemahls erwerben, doch wird man in seinem Hause eine gute Aufnahme, reinliche Betten, und vor Allem redliche Bewirthung finden.

Sein jüngerer Bruder hat, ohne ein Beamter der Cantons-Regierung zu seyn, eine Straßenstrecke unter seiner Obsorge, um in den Wintermonathen das Schneeschaufeln und Offenhalten der Passage zu besorgen, und stets zu untersuchen, ob die Straße gehörig fahrbar sey, ferner Stangen auszustecken u. dgl., welches nicht selten mit Lebensgefahr verbunden ist. Er erhält für jeden Tag, den er diesem Geschäfte widmet, 3 Franken, und die Kosten der Schneeschauflung werden von der Regierung bestritten.

Simplon liegt schon 4548 Fuß über der Meeresfläche; umgeben von 6 Gletschern, herrschet hier der Winter zwey Drittheile des Jahres, und erst seit einer Woche war die Straße

von hier aufwärts auch für Wägen fahrbar geworden. Dieses kleine Dörfchen ist ein treffendes Bild der Einförmigkeit und Armuth; ohne Baum und Gebüsch, stehen die Häuser verworren auf der abhängenden, kahlen Wiesenfläche; vergebens sucht man aber eine Ähnlichkeit mit Schottwien aufzufinden, mit dem es Weidmann im Wanderer (May 1819 Nr. 150 und 151) vergleicht.

Nach dem Heereszuge der Cimbern zogen schon mehrere römische Feldherrn über diesen Alpenpaß, und in neuerer Zeit stritten sich 1799 und 1800 die Östreicher und Franzosen mit abwechselndem Glücke um den Besitz der Positionen zwischen Brieg und Domo d'ossola, während die Russen fast zur nähmlichen Zeit über den Gotthard in die Schweiz vordrangen, der Consul Bonaparte dagegen über den S. Bernhard nach Italien zog. Im Frühjahre 1815 marschirte ein östreichisches Truppencorps abermahls über den Simplon, und legte den 14 Stunden langen Weg in einem Tage zurück.

## 14.

Außerhalb des Dorfes Simplon erhebt sich die Straße mit einer Steigung von 5'/, Zoll, späterhin aber von 4'/, Zoll, und ist in der sanft abgedachten Bergfläche eingeschnitten, oder mit niedrigen Steinmauern unterstützt. Die Sicherheit beruht bloß auf den Randsteinen, an der Bergseite ist aber ein Fuß breiter Graben halbrund mit kleinen Kieseln gepflastert.

Von hier übersieht man das Dorf und seine verworrenen Steindächer; die Gegend bildet einen 100 bis 200 Klafter breiten Thalkessel, von dem Krumbache durchflossen, und mit niedrigem Grase bedecket; an den nächsten Anhöhen und Bergen erblicket man noch kleine Gruppen von Lerchbäumen, dann aber hört alle Vegetation auf, und der obere Theil der beyderseits aufsteigenden Berge ist bloß Felsen und kahle Fläche. Zur Linken glänzte der Rosboden-Gletscher, der sich mit seinen breiten, violett- und rosenfarbigen Schnee- und Eis-

massen bis auf die Wiesen und gegen hundert Klafter von der Straße entfernt erstrecket, und unmittelbar an den erstarrenden Eisfeldern pranget die Wiesenflur in üppiger Fülle. Er ist der nächste von den 6 Gletschern, die Simplon umgeben, und wird von den Reisenden häufig besucht, doch erscheint es gefahrvoll, seine trügerischen Eisklüfte ohne Führer zu besteigen, da selbst die Einwohner dieser Gegend ihn nicht ohne Vorsicht betreten, obschon sie durch ihr Gebirgs- und Jagdleben an große Gefahren gewohnt sind, und nicht selten ihr Leben wagen, wenn sie Gemsen oder Murmelthiere verfolgen, welche sich in großer Zahl in diesen Hochgebirgen aufhalten, während auch hier der Steinbock jetzt nur noch dem Nahmen nach bekannt ist.

Bey diesem Gletscher führt eine 4½ Klafter lange, hölzerne Brücke über den Krumbach; die Landjoche sind an den Ecken mit Quader eingefaßt, und tragen 4 Pfeiler, welche das Geländer schließen, an den Ecken ebenfalls mit Quader besetzt, und bey einer Länge von 5 Fuß und einer Breite von 3 Fuß mit massiven Steindeckeln bedecket sind. Der Bach kömmt der Straße in brausenden Abstürzen über Steinmassen und Felsentrümmer entgegen, und eine 5 Fuß dicke Ufermauer sichert sie gegen seine Wuth.

Die Steigung vermindert sich auf 2 und 1 Zoll, und die Fahrbahn erhebt sich nur mit dem natürlichen Ansteigen der Thalebene, welche hier mit abgerollten Steinen dicht übersäet ist; doch der menschliche Fleiß, dem hier kein Samenkorn mehr zur Reife gedeiht, hatte in dieser öden Steinwüste kleine Fleckchen zu Wiesenplätzen gereiniget, und so wie auf dem Karst mit mauerförmig gelegten Steinen umfangen.

Diese Thalebene ist den Schneeverwehungen häufig unterworfen, und noch trafen wir von 100 zu 100 Klafter bis an den Übergangspunct die hohen Stangen, welche dem Reisenden die Richtung des Weges anzeigen.

Eine 4 Klafter lange Brücke führt abermahls über den Bach, und die Straße zieht sich nun mit einer Steigung von

5½ Zoll längs dem rechten Bergabhange hin, welcher so flach abgedacht ist, daß die Fahrbahn bey geringer Einschneidung nur niedrige Stützmauern, zuweilen aber gar keine benöthigte; übrigens ist die Gebirgsart Gneis und Glimmerschiefer, unmittelbar an der Straße aber liegt Erde und Steingerölle.

Eine große Zahl von Durchlässen leitet das Bergwasser ab; sie sind aus trocknem Mauerwerke und Platten hergestellt, und bey reißenden Gießbächen sind 3 bis 4 Fuß hohe, halbkreisförmige Mauerkränze aufgeführt, welche das Wasser auffangen, und die Fahrbahn gegen Nässe verwahren.

Eine Strecke von mehr als 80 Klafter ist in der ganzen Breite in die horizontal streichenden Schieferschichten gebrochen, und im weiteren Verfolge sind noch lange Strecken in dieser Construction hergestellt, oder freystehend aufgedämmt, in der Regel aber an der Thalseite mit niedrigen Stützmauern und streckenweise auch nur mit dem aufgeschütteten Steingerölle, und den abgebrochenen Schiefermassen versichert.

## 15.

Hier nimmt die Vegetation schon bedeutend ab; das kümmerlich sprossende Gras kann nur noch durch Alpenwirthschaft benützet werden, zu welchem Zwecke auch viele hölzerne Hütten zerstreut angebracht sind; die wenigen Lerchenbäume sind niedrig und verkrüppelt, und die kriechende Föhre reichet schon bis zur Straße herab, welche sich den hohen, sie überall umgebenden Felsenbergen immer mehr nähert. Alles verkündiget die Nähe der Schneeregion, und unmittelbar vor uns erhob ein hoher Felsenkegel sein schneebedecktes Haupt, während auch neben und tief unterhalb der Straße sich immer größere Schneemassen ausbreiteten.

Bald kömmt man zu dem siebenten Zufluchtshause, und einem Felsenpasse, durch welchen die Straße wie ein Tiefweg 30 Klafter lang und 2 Klafter tief durchgesprengt ist; durch mehrere hundert Klafter führt sie dann längs einem tiefen Abgrunde hin, und ist beynahe in der ganzen Breite in das

Schiefergeſtein gebrochen; 6 bis 12 Fuß hohe Stützmauern und enge ſtehende Randſteine gewähren die erforderliche Sicherheit, und die Steigung iſt gleichmäßig mit 4 ½ und 5 Zoll vertheilt.

Hier bemerket man noch den alten Saumweg, der ſich in den Tiefen des Thales regellos hinſchlängelt, und ſich an verſchiedenen Puncten der neuen Straße nähert; er iſt ohne Auswahl der Steigung über ſteile Anhöhen geführt, dagegen aber bey einer Breite von 5 Fuß ſorgfältig hergeſtellt, und gewöhnlich mit breiten Steinplatten gepflaſtert.

Der erwähnte Felſenpaß bezeichnet abermahls einen Abſchnitt der Vegetation, denn jetzt verliert ſich auch der Graswuchs und man ſieht nichts als Felſenberge, Schnee und niedriges Moos, darunter auch das **lichen islandicum**; kein einziger Baum oder Strauch, kein Grashalm erfreuet hier mehr das Auge des Wanderers, bloß das blühende **Rhododendron** gedeihet noch in dieſem Reiche des ewigen Winters.

Große Schneemaſſen lagerten noch verengend auf der Straße, und der ſchmelzende Schnee erzeugte während den Mittagsſtunden eine naſſe und kothige Fahrbahn, welche fortwährend in das blätterige Schiefergeſtein eingeſprengt, und auf Stützmauern oder Steingerölle gegründet iſt.

## 16.

In einer keſſelförmigen Vertiefung tief unter der neuen Straße erblicket man das alte Hoſpiz **(Tab. IV. Fig. 6.)** mit 4 Stockwerken und einem Thurme aus Quaderſteinen, im Ganzen daher von beſchränkter Ausdehnung; die Reiſenden erhalten hier, vorzüglich in der rauhen und gefahrvollen Jahreszeit freundliche Aufnahme, Unterkunft und Bewirthung, die den Armen auch unentgeldlich dargebothen wird.

In dieſem, von Baron Stockalper gegründeten Hoſpiz widmen ſich drey regulirte Chorherren aus dem Kloſter des großen St. Bernhard mit einer Anzahl von Dienſtleuten bloß dem Dienſte der Reiſenden und Verunglückten, und die Größe die-

ser Verdienste kann man erst dann vollständig bemessen, wenn man die Abgeschiedenheit von jeder menschlichen Gesellschaft, die völlige Erstarrung der Natur, und endlich alle Schrecknisse eines 9 Monath langen Winters gehörig würdiget.

Es war im Antrage, näher an dem Scheitelpuncte des Simplon und unmittelbar an der Straße ein neues Gebäude für diese menschenfreundliche Anstalt zu errichten, doch kaum hatte der weitläufige Bau begonnen, als die eingetretenen politischen Ereignisse dessen Fortsetzung und Vollendung unterbrachen, bis er in der neuesten Zeit wieder in Anregung kam.

Oberhalb dem alten Hospiz, bey welchem sich der alte Saumweg noch wohl erhalten zeiget, durchschneidet die Straße abermahls einen 30 Klafter langen und tief ausgesprengten Felsenpaß, in welchem die aufgeschaufelten Schneewände noch eine Höhe von 9 Fuß erreichten. Sie tritt sodann mit einer Steigung von 2 Zoll in eine freye Bergebene von ungefähr 300 Klafter in der Länge, mit niedrigem Moose bewachsen, das von dem kaum verschwundenen Schnee noch niedergedrückt war, an der Straße lag derselbe aber noch in großen Höhen aufgehäuft, und in zahlreichen Bächen strömte sein Wasser den Niederungen zu.

Zur Rechten erhoben sich die Mauern des neuen Hospiz mit einer Fronte von 14 Fenstern unmittelbar am Rande der Fahrbahn aus einer 9 Fuß hohen Schneemasse; der Bau desselben wird nach langer Unterbrechung nunmehr wieder fortgesetzt, und es soll nebst dem schon bestehenden Stockwerke noch ein zweytes erhalten, wozu die Balken und Breter bestimmt zu seyn schienen, welche auf der jenseits des Weges stehenden Sägemühle geschnitten wurden. Die Bauart mit Stein ist solid und geschmackvoll, und die begonnenen Nebengebäude scheinen für Stallungen und Wagenschupfen gewidmet zu seyn.

## 17.

Noch eine kleine Strecke steigt die Straße mit 1 Zoll, und erreichet sodann unmerkbar den höchsten Punct des Passes

mit einer Erhöhung von 6174 Fuß über der Meeresfläche. Umgeben von hohen, mit Schnee bedeckten Felsenbergen, genießt man unmittelbar an diesem nackten Scheitel keine weite Aussicht; wenige Schritte vorwärts erblicket man aber eine Refuge und Wegmauth neben einem fürchterlichen Abgrunde, und hier eröffnet sich eine unbeschreiblich schöne Aussicht über die mahlerische Gebirgsgegend von Wallis, die alle Reitze der Alpenwelt vor dem trunkenen Auge des Reisenden entfaltet. Mit einem einzigen Blicke übersieht man die tiefen Schlünde des hier entstehenden Thales der Saltine, das sich in verschiedenen Windungen bis an die Ufer der Rhone hinab zieht, und an seinem Ausgange in schwindelnder Tiefe das Städtchen Brieg auf lachender Wiesenflur zeigt. Zur furchtbaren Höhe erheben sich an beyden Seiten dieses engen Thales die Berge, unten mit dichten Wäldern, oben hingegen mit nackten Flächen, Felsen und Schnee bedecket, und zur Rechten überblicket man einen großen Theil der sich abwärts schlängelnden Straße, welche, stets dem Bergabhange folgend, sich nach der Gallerie Schalbet in dem Walde verbirgt, sodann wieder zum Vorscheine kömmt, und in großer Ferne tief unten sich abermahls zeigt.

Diese imposante Landschaft wird endlich im Hintergrunde durch die ungeheure Gebirgskette geschlossen, welche sich am jenseitigen Rhone-Ufer als natürliche Gränze von Wallis gegen den Canton Bern aufthürmt, und eine Reihe der höchsten Bergkuppen von Europa, nebst einer großen Zahl von Gletschern enthält.

Es übersteigt die Macht der Sprache, den Eindruck zu beschreiben, welcher sich bey dem Anblicke dieser majestätischen Alpengegend des Menschen bemächtiget, der, hingerissen von dem hohen Zauber dieses Naturgemähldes, sich ganz der Bewunderung überläßt.

## 18.

Bey dem Scheitel des Simplon tritt man aus dem Flußgebiethe des Po in jenes der Rhone über, und nachdem man

hier für eine Kalesche mit zwey Pferden die Mauthgebühr mit zwölf Franken entrichtet hat, gewahrt man alsogleich einen Schauder erregenden Felsenabgrund, längs welchem die Straße beynahe in der ganzen Breite und 3 bis 4 Klafter hoch in die Felsenwand eingesprengt ist.

Versichert mit Stütz- und Brustmauern, führet sie in einer Länge von einigen hundert Klafter zur **Galerie des glaciers**, deren Durchsprengung mehr von den Schneelawinen, als der Schroffheit des Felsenvorsprunges veranlasset worden, da selbst gegenwärtig noch auf der Außenseite und Decke große Schneemassen aufgehäuft lagen. Diese Gallerie folget der krummen Linie des Felsens, und ist wegen der abstürzenden Lawinen noch durch steinerne Gewölbe beyderseits verlängert. (**Tab. IV. Fig. 3.**) Der eigentliche Felsenweg beträgt daher 21, die obere Gewölbung 6, und die untere 15, mithin die Gesammtlänge 42 Klafter. Das aufgeführte Gewölbe hat eine Breite von 15 Fuß, und bis an den Schlußstein des vollen Zirkels eine Höhe von 12 Fuß, die Dicke der äußeren Widerlagsmauer beträgt am Grunde 6 Fuß, bey dem Anfange des Bogens 3 Fuß, am Schlusse desselben aber 2 Fuß, und ist mit concentrisch behauenen Steinen solid hergestellt. Das Gewölb ist durch aufgeschüttetes Mauerwerk in eine schiefe Fläche gestaltet, und mit Rasen bedeckt, über welchen die Schneemassen abgleiten; einige Fensteröffnungen erleuchten diese Gallerie genügend, welche man aber wegen des herabfließenden Wassers und der drohenden Eiszapfen schnell zu durchwandern bemüht ist.

## 19.

Tief in den felsigen Bergabhang eingesprengt, führt die Straße längs hohen Schneewänden von dieser **Galerie des glaciers** oder Kaltwasser an einem Gletscher vorüber, der seine glänzenden Schnee- und Eismassen beynahe bis an die Fahrbahn herab ausdehnt; ein mächtiger Bach rauschet aus ihm hervor, und über die hohe Felsenwand in eine tiefe Schlucht

hinab, über welche eine Bogenbrücke zu dem nächsten Zufluchtshause und der Gallerie Schalbet führt. Diese hat an der Thalseite 14 Klafter zur Länge, an den Wänden große Vertiefungen, und ist vollkommen trocken; den Felsen kann man auf einem schmalen Absatze auch von Außen umgehen, und die Höhe des Abgrundes ermessen, an dem man wieder Lerchbäume erblicket, und in dessen Tiefe der jugendliche Bach lärmend dahin rauschet.

Ein Rückblick läßt den schönen Halbkreis übersehen, welchen die Straße von dem Mauthhause zu den Gallerien Kaltwasser und Schalbet beschreibt, und gewährt zugleich eine imposante Ansicht der schimmernden Eis- und Schneefelder des Kaltwasser-Gletschers, die den Weg und tiefen Abgrund des engen Thales beherrschen. Von der zweyten Gallerie an hat die Straße an der südlichen Abdachung eine vortheilhafte Anlage, da sich hier schon die Spuren des Frühlings zeigen, während die gegen über liegende Bergseite bey gleicher Höhe noch die Fesseln des Winters trägt, ein Umstand, der bey allen Gebirgsstraßen von höchster Wichtigkeit ist.

Mehrere für die Alpenwirthschaft bestimmte hölzerne Hütten erheben sich an dieser sonnigen Abdachung, die Straße führt längs den mannigfaltigen Vorsprüngen und Einbiegungen mit einem Gefälle von 4 bis 4 ½ Zoll, und ist gegen den 60 bis 80 Klafter tiefen Abgrund bloß mit Randsteinen versichert.

## 20.

Man hat größtentheils eine freye Übersicht der engen Thalgegend, und an verschiedenen Puncten auch von Brieg und der hohen Bergkette jenseits der Rhone, doch am überraschendsten ist die Aussicht nach jener Reihe von Gletschern, aus welchen die höchsten Berge der Schweiz ihre schimmernden Kuppen majestätisch in die Lüfte erheben. Mit Bewunderung betrachteten wir darunter die Felsenzacken und Schneekegel der Jungfrau und des Finsteraarhorn, und der reinste Him-

mel begünstigte die imposante Aussicht nach diesen Riesengestalten, wovon sich die erste 12872, und die zweyte 13234 Fuß über die Meeresfläche erhebt.

Mit besonderem Antheile vernahm ich daher (Augsburger allg. Zeitung Nr. 100, 5. Dec. 1828) die Nachricht von der ersten Besteigung des Jungfrauhorns, welche 7 Thalleute aus Grindelwald mit erwünschtem Erfolge unternahmen. Hinter dem Eiger schlugen sie am 8. September 1828 das Nachtlager auf, den anderen Morgen überstiegen sie den Grat nächst dem Mönch, und am 10. September hohlten sie die eiserne Fahne, welche sie bey einem früheren Versuche zwischen dem Mönch und der Jungfrau aufgepflanzt hatten, dann legten sie Leitern an, und brachten fast 3 Stunden zu, um Tritte zu hacken über eine fast senkrechte Eiswand hinauf, wo jeder Ausglitschende rettungslos verloren gewesen wäre. Peter Baumann erreichte endlich Nachmittags um 4 Uhr die Spitze des Jungfrauhorns; dieselbe war wie ein First bey 12 Fuß lang, und nur einige Finger breit; ihm folgten seine übrigen Gefährten nach, erweiterten den Platz durch Weghacken des Eises, und pflanzten die bey 20 Pfund schwere eiserne Fahne hinauf, wobey sie von vielen fremden und einheimischen Personen mit Fernröhren beobachtet wurden. Den Ruhm der ersten Ersteigung eignet sich aber auch Mayer von Aarau zu, der in den Jahren 1811 und 1812 des Berges Gipfel erreicht, und eine Fahne aufgesteckt haben will, welches von Dr. Eberl in Zürch bestätiget, von den Bernern aber hartnäckig bestritten wird.

## 21.

Unterhalb der Gallerie Schalbet beginnt wieder der Baumwuchs; Lerchen und Fichten sammeln sich zu Gruppen und Wäldern, und so wie an der nördlichen Abdachung des Simplon die herrschende Steinart aus Schiefer besteht, sind auch bey üppigerer Vegetation nicht mehr jene schroffen Felsenmassen und scharfen Conturen zu bemerken, welche sich an der Südseite zu den erstaunungswürdigsten Gestalten aufthürmen. Es zeigen sich

aber häufige und große Erdabrutschungen an der Straße von 10 bis 50 Klafter Höhe, wodurch die Fahrbahn zuweilen mehr oder weniger verschüttet wird.

Das Gefälle maß ich mit 4, und streckenweise mit 5 Zoll, die Ränder sind mit 18 Zoll dicken Brustmauern größtentheils aber mit den bisher gewöhnlichen Steinen, und in seltenen Fällen auch mit Geländern versichert, wovon jedoch die abgerollten Schneemassen einen großen Theil abgebrochen, oder beschädiget hatten. Sie bestehen aus 6 Zoll dicken Säulen von Lerchenholz, welche, 7 Fuß von einander entfernt, 4 Fuß über die Straßenbahn vorragen, und mit doppelten, 3 ½ Zoll dicken Balken unter sich verbunden sind.

Wenn gleich eine minder günstige Steinart auch eine weniger solide Anlage herbeygeführt hat, so ist doch die Fahrbahn mit eben der Sorgfalt wie jenseits des Simplon erhalten, und die convexe Oberfläche mit grobem Schieferstein reichlich beschottert.

In der Nähe der Refuge Nr. 4 maß ich das Gefälle mit 4 ½ Zoll, und hier zeigen die vielen entwurzelten, oder niedergerissenen Bäume ein gräuliches Bild von der Gewalt der abgerollten Schneemassen.

Die ohne Kalkmörtel aufgeführten Stützmauern haben bey einer Höhe von 12 bis 18 Fuß nur ein Sechstheil derselben zur Aufziehung, die senkrecht darauf stehenden Brustmauern sind mit Kalkmörtel 2 ¼ Fuß hoch, 1 ½ Fuß dick hergestellt, und enthalten 12 Zoll hohe Öffnungen für den Abfluß der Gewässer.

Ein dichter Fichtenwald umgab uns, in welchem die Straße mit 6 Fuß hohen Scarpmauern gegen die Erdabrutschungen gesichert ist; sie folget einer tiefen Einbiegung des Berges zurück, und übersetzet mit einer 4 Klafter langen Holzbrücke auf gemauerten Landjochen den rauschenden Gebirgsbach, der ober- und unterhalb dieser Brücke einen schönen Wasserfall bildet.

Bald eröffnet sich wieder eine freyere Aussicht nach den

gräßlichen Abgründen des engen Thales, zuweilen auch nach den freundlichen Gegenden von Brieg, und tief unten nach dem langen Straßenzuge, der von dem Gantherthale abwärts führt.

## 22.

In einer abermahls zurück tretenden Einbiegung des Gebirges übersetzet die Straße den Ösbach mit einer gewölbten Brücke, deren Bogen jedoch mit abgerissenem Gehölze und Bergschutt ganz verrammelt war, daher das Wasser in einer gepflasterten Mulde über die Fahrbahn floß. Da derley Verstopfungen häufig einzutreten scheinen, so findet man mehrere Brücken und Canäle mit gepflasterten Mulden versichert.

In der Nähe ließ ein eingestürztes Stück der Stützmauer von 15 Fuß Höhe nicht nur die Construction dieser Mauer ohne Kalkmörtel, sondern auch die Bauart des Straßenkörpers entnehmen, welcher bloß aus einer 12 Zoll hohen Schichte von Bruchsteinen und grobem Steingerölle in der ganzen Straßenbreite ohne regelmäßiger Anordnung besteht.

In dieser und der nächst folgenden Gegend liegen große Felsenblöcke an dem losen Bergabhange, und sind zum Schutze gegen das Abrollen derselben auf die Straße mit Mauerwerk unterstützt; kleinere Schiefermassen aber rollen zur Zeit der Thauwetter häufig auf die Fahrbahn herab, welche hiedurch periodenweise bedeutend beschädiget wird, und Ausbesserungen verursacht, da hier auch häufige Schneestürze Statt finden. Fortan mit $4^1/_2$ Zoll fallend, gewährt die Straße bald eine Aussicht nach dem schönen Wasserfalle, der jenseits des Gantherthales in weiß schäumenden Strömen in mehreren Abstufungen bey 500 Fuß hoch im felsigen Gerinne herab stürzt.

Bey dem Austritte aus dem Walde verflachet sich der Bergabhang bald in sanft geböschte Wiesenflächen, auf welchen zahlreiche Viehherden neben den Sennhütten weideten, und nach einer kurzen Fahrt gelangt man um einen Berg-

vorſprung herum an den Eingang des Gantherthales und zuerſt an das Poſt- und Gaſthaus von Periſal.

Dieſes gehört dem Baron Stockalper in Brieg, und nebſt einer reinlichen Unterkunft kann man auch auf gute Bewirthung rechnen, welche die deutſche Wirthinn noch durch freundliche Bedienung zu erhöhen weiß. Von den Fenſtern dieſes Gaſthauſes eröffnet ſich eine herrliche Ausſicht nach der ſchönen Alpengegend, und rückwärts über einen Lerchenwald nach einem nahe liegenden Gletſcher, der mit ſeinen blendend weißen Schneefeldern und ſchwarzen Felſenzacken auf die grünenden Wieſen herunter ſtarret.

## 23.

Die Straße ſenket ſich mit 4′/₂ Zoll und mit einer 7 Klafter langen, 9 Klafter breiten Wendung in das Gantherthal hinab, wo ſie den gleichnahmigen Bach mit einer kühn erbauten Brücke überſetzet, und eine der intereſſanteſten Ausſichten eröffnet. Aufwärts rauſchet der Gantherbach aus dem finſteren Thale hervor, und in geringer Entfernung ſteigt zwiſchen waldbedeckten Bergen ein weit ausgedehnter Gebirgsſtock empor, beynahe bis in die Tiefe des engen Thales mit Schnee und Eis bedeckt.

Von der Brücke abwärts windet ſich der Gantherbach zwiſchen den hoch aufſteigenden Bergwänden hinab, und hoch ober demſelben zeiget ſich die Straße in einem langen Zuge längs dem felſigen Abgrunde.

Beſondere Aufmerkſamkeit erreget aber die Gantherbrücke durch die Kühnheit ihrer Bauart, denn (Tab. V. Fig. 1.) maſſive, mit Quader beränderte Pfeiler erheben ſich an den beyden Ufern mit einer Breite von 24 Fuß am Fundamente und 16′/₂ Fuß bey der Fahrbahn; ſie bilden einen 66′/₄ Fuß breiten Zwiſchenraum, welcher mit 5 neben einander liegenden Holzbögen und unterſtützten Ennsbäumen dergeſtalt überbaut, daß die Fahrbahn 69 Fuß über den Waſſerſpiegel erhoben iſt.

Von dieser Brücke, zu deren Sicherheit der reißende Gantherbach mit Baumstämmen wehrförmig aufgestaut ist, wendet sich die Straße wieder in das Thal der Saltine hinaus, und läuft an dem steilen Bergabhange in einem langen Zuge fort; rechts erhebt sich die hohe Felsenwand aus lockerem Schiefergestein, von welchem Ablösungen zu besorgen sind, links aber erblicket man den wüthenden Gantherbach im 200 Fuß tiefen Abgrunde, und den Straßenrand mit den 7 Fuß von einander entfernten Steinen mehr bezeichnet, als versichert.

In der Nähe dieser Brücke passirte man früher und noch vor wenigen Jahren eine kurze Felsengallerie, welche aber wegen des lockeren und verwitterten Schieferfelsens zur Vermeidung von Unglücksfällen abgebrochen werden mußte.

Nach einigen hundert Klafter, in welchen die Straße wegen den Felsen und der steilen Abdachnng des Berges nur unmerklich fällt, erlanget sie wieder die Neigung von 4 Zoll; sie ist beynahe in der ganzen Breite in den Felsen eingesprenget, oder in das steinige Erdreich geschnitten und mit Scarpmauern gegen dessen Abgleiten versichert; an der Thalseite sind nur einige Fuß hohe Stützmauern auf die Felsenvorsprünge gegründet, und theils Randsteine, theils 15 Zoll dicke Brustmauern angebracht. Die Erdeinschnitte erreichen bey einer Böschung von 45 Graden nicht selten eine Höhe von 4 bis 5 Klafter, und das Abrollen der lockeren Erd- und Steinmassen ereignet sich daher häufig nach Thauwetter und anhaltenden Regengüssen.

## 24.

In einem Abgrunde von mehr als 80 Klafter brauset der Waldbach im engen Felsenbette, und ungeachtet dieser Abhang kaum zugänglich erscheint, trifft man doch mehrere gemauerte Hütten für das weidende Vieh an; rückwärts sieht man an dem jenseitigen waldigen Berge hoch oben den Straßenzug oberhalb Perisal, und ober demselben erheben die Kaltwasser-

Gletscher ihre eisbedeckten Schluchten; vor uns aber schien ein hoher, spitziger Felsenkegel den Ausgang zu verrammeln.

Nach einem beträchtlich langen Zuge längs hohen Felsensprengungen, führt eine hölzerne, 8 Klafter lange Brücke mit gemauerten Landjochen über einen reißenden Waldbach, und in dieser Gegend sieht man mehrere 4 bis 6 Fuß breite Durchlässe, anstatt der Wölbung, bloß mit horizontal gelegten Schieferplatten dergestalt überdeckt, daß diese immer um einen oder zwey Fuß weiter vorgeschoben, und endlich mit einer Hauptplatte geschlossen sind.

Gegen die Refuge Nr. 2 vermindert sich das Gefäll auf 3 Zoll, vermehrt sich aber bald wieder auf 5 Zoll; an mehreren Puncten eröffnet sich die Aussicht nach der zurückgelegten Bergstraße hinauf bis an das Mauthhaus, und zeigt die große Höhe dieses mit aller Bequemlichkeit überstiegenen Alpenpasses.

Still und lautlos ist Alles rings umher, nur das dumpfe Getöse der Saltine ist hörbar, und längs ihrer tiefen Abgründe geht es noch lange in dieser einsamen Thalgegend so fort, dann aber wird sie freundlicher, und man ergötzet sich durch die wahrhaft himmlische Aussicht in das breite Rhonethal, das man von diesem hohen Standpuncte aus mit seinen vielfachen Krümmungen in bedeutender Länge übersieht.

## 25.

Gleich einem Silberfaden durchschlängelt die Rhone in den verschiedenartigsten Windungen die breite Wiesenfläche zwischen Ortschaften und reichen Baumgruppen, majestätisch erheben sich beyderseits die hohen Bergketten und lassen alle Abstufungen der Vegetation, von der üppigsten Fülle der Weingärten und dichten Waldungen bis hinauf zur Alpenwiese und schneebedeckten Kuppe, mit Einem Blicke überschauen, während noch weiter zur Rechten sich die Felsenhörner der Jungfrau hoch über alle Gletscher aufthürmen.

So weit die Wälder und Wiesen an den Bergen gedeihen,

und nicht dem Schnee weichen müſſen, findet man auch menſchliche Wohnhäuſer oder Unterſtandshütten für das weidende Vieh auf den Alpen, in gefälliger Unordnung zerſtreut umher; in dem breiten Thale aber durchſchneiden regelmäßige Baumreihen die ſchönen Wieſen, und umfangen die emſig cultivirten Gründe, und durch zwey Tage ſchon die große Pracht der hohen Alpennatur anſtaunend, fanden wir nun beſondere Ergötzung daran, auch wieder die Schöpfungen des menſchlichen Fleißes zu bewundern.

Die Straße erhöht das Gefälle bald auf 5 Zoll, und ſenket ſich ſodann eine halbe Stunde lang mit 6 Zoll, ſtreckenweiſe auch mit 7, und einmahl ſelbſt mit 8 Zoll abwärts; dieſe Vermehrung des Gefälles iſt für jede Art von Fuhrwerk um ſo läſtiger, als eben hier ſcharfe Wendungen um Bergvorſprünge oder Einbiegungen ſchnell auf einander folgen, und eben in den Wendungen das ſtärkſte Gefälle liegt. Dieſer ſchnelle Abſturz der bisher ſanft geneigten Straßenbahn muß um ſo mehr bedauert werden, als ſich hier das Terrain zu verflächen beginnt, das bisher enge Thal ſich bedeutend erweitert, und in das breite Rhonethal übergeht, als ferner beynahe alle Felſen verſchwunden ſind, und daher die Terrainsſchwierigkeiten dieſen ſteilen Abfall der Straße nicht gebothen haben.

Die Stützmauern erreichen hier eine Höhe von 7 bis 8 Fuß, und tragen theils Geländer, theils Bruſtmauern, die Fahrbahn aber iſt fortan gut erhalten, obſchon das Schottermateriale keineswegs von guter Beſchaffenheit iſt.

Gegen das Dörfchen Ried vermindert ſich das Straßengefälle wieder auf 4 Zoll; hier iſt die Fahrbahn in den ſehr ſanft abgedachten Bergauslauf eingeſchnitten, und mit dem ſchwarzblätterigen Schiefermateriale angedämmt.

Unterhalb dieſes Dörfchens, nahe an der Tiefe des Rhonethales, ſahen wir nach langer Zeit wieder das erſte Kornfeld, die Kirſchen waren am 20. Juny aber noch unreif, und die Hollunderſträuche prangten noch in voller Blüthe.

Hier endiget die Simplonſtraße die Reihe ihrer Kunſt-

werke mit der prachtvollen Brücke über die Saltine (Tab. V. Fig. 2.); aus deren felsigen Ufern erheben sich beyderseits zwey massive Landpfeiler von Quadern, ihren Zwischenraum von 84 Fuß umspannen 5 neben einander ruhende, doppelte Holzbögen ohne Verzahnung, und sind durch 11 verpolzte Holzschließen mit den darauf ruhenden Ennsbäumen verbunden. Die 21 Fuß breite Fahrbahn schwebt 95 Fuß ober dem Wasserspiegel der rauschenden Saltine, und ist mit einem Schindeldache gegen die Einwirkung der Nässe verwahrt.

Jenseits dieser Brücke ist die Straße nur eine kurze Strecke noch in den Hügel eingeschnitten, dann gewinnt sie die freye Ebene des Rhonethales, und führt in geraden Zügen nach dem Dorfe Glys, welches als das Ende der Simplonstraße betrachtet werden kann; ein Seitenweg aber brachte uns am rechten Ufer der Saltine in einigen Minuten nach Brieg, wo das große Gasthaus d'Angleterre gute, mit Reinlichkeit gepaarte Bewirthung darbiethet.

## 26.

Unfreundliche und alterthümlich gebaute Häuser verengen die gepflasterten Gässen, und das Jesuiten-Collegium gehört zu den vorzüglichsten Gebäuden der Stadt, in welcher deutsch und französisch gesprochen wird. Einige hundert Klafter entfernt eilet die Rhone schnell das breite Thal hinab, und eine hölzerne Brücke führt nach dem jenseits am Fuße der Alpen gelegenen Dorfe Natters. Das Mitteljoch hat 12, und jedes der beyden äußeren Joche 8 Klafter zur inneren Öffnung; sie sind durch doppelte Hängwerke verstärkt, und ruhen mit der schmalen Fahrbahn auf breiten Steinkästen.

Entsprungen in der Nähe des Gotthard aus dem mächtigen, 10,972 Fuß hohen Rhone-Gletscher, durchströmt dieser Fluß das längste Thal der Schweiz, und führt den ganzen Wasserreichthum seiner zahlreichen Seitenthäler, Berge und Gletscher dem Genfersee zu. Nahe an seinem Ursprunge führen drey Saumwege über die Alpen, nähmlich über den Gries,

7336 Fuß hoch, nach dem Oscella-Thale in Piemont, die Furka, 7795 Fuß hoch, nach dem Reußthale im Canton Uri, und den Grimsel, 6570 Fuß hoch, in das Berner Oberland. Vormahls ging noch ein vierter Fußweg nahe an der Jungfrau vorüber, und noch zeigt man in Grindelwald eine mit der Jahrszahl 1144 bezeichnete Glocke, welche in einer Capelle an diesem Passe hing, wo jetzt Eis und Schnee in einer unergründlichen Tiefe angehäuft liegen.

Schon zur Zeit der Römer der Schauplatz blutiger Kämpfe mit den Urbewohnern, fanden in Wallis auch unter der Oberherrschaft des deutschen Reiches heftige Fehden gegen die Grafen von Savoyen, den Bischof von Sitten und selbst gegen einander Statt, bis die Ober-Walliser, im Bunde mit einigen Schweizer Cantonen, im 15ten Jahrhunderte die Unabhängigkeit errangen, und bald darauf ganz Unter-Wallis eroberten.

In den Jahren 1798 und 1799 drangen die Waffen Frankreichs auch in diese Thäler ein, doch fanden sie von den Einwohnern und den im May 1799 über den Simplon vorgerückten Östreichern den hartnäckigsten Widerstand, und erst nach den Gefechten bey Lösch, Natters und Mörell gelang es den Franzosen, am 15. August, und zum zweyten Mahle am 4. October den Simplon zu erobern, hierauf diesem Freystaate, unter Losreißung von der Schweiz, eine neue Verfassung aufzudringen, und denselben im Jahre 1810 als **Departement du Simplon** auf so lange mit Frankreich zu vereinigen, bis die neuesten Welt-Ereignisse den vorigen Zustand mit einigen Abänderungen wieder herstellten.

## 27.

Dieser ereignißreichen Zwischenzeit verdankt Wallis die Anlage der Straße über den Simplon, welche schon seit der Schlacht von Marengo unterhandelt, dann in der kurzen Zeit von 1801 bis 1805 auf eine Art hergestellt wurde, daß sie bey den vorhandenen Localschwierigkeiten die gerechte Bewunderung der Sachkenner noch fortan erregt.

Der Ingenieur Céard entwarf den Plan zu diesem großen Unternehmen, und leitete nebst Gianella aus Mailand die Ausführung unter Quartremere-Disjonval, und mit einem Kostenaufwande von 17 Millionen Franken besiegten sie alle Hindernisse der rauhen Alpen und engen Felsenschluchten.

Auf dem Scheitelpuncte des Simplon hat die Straße eine Höhe von 6174 Par. Fuß über der Meeresfläche (**Nouveau guide du voyageur dans les 22 cantons suisses, Berne 1822**), 3990 Fuß ober Glys, 1626 Fuß ober dem Dorfe Simplon, 2337 Fuß ober der Gallerie Algaby und 5232 Fuß ober Domo d'ossola erstiegen, und die Straßenlänge beträgt (**Guide du voyageur de Genève à Milan par le Simplon. Milan chez Ferd. Artaria**) von diesem Scheitelpuncte bis Glys über 12,000 Klafter, und nach Domo d'ossola bey 21,500 Klafter.

Aus der beyderseitigen Straßenlänge, der erstiegenen Höhe und der horizontalen Entfernung calculirt sich zwar allerdings das beynahe von allen Schriftstellern mit 2½ Zoll angegebene Gesetz der Steigung, allein die wirkliche Abmessung zeigt in der Regel 4 bis 5 Zoll, und in der Nähe von Brieg auch 6 bis 7 Zoll für eine Currentklafter, daher G. Hagen in seiner „Beschreibung neuerer Wasserbauwerke in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz; Königsberg, 1826," der Wahrheit am nächsten kommt, indem er den fünfzehnten Theil der Länge als Steigungsgesetz angibt.

Von Glys über den Simplon bis zur Gallerie von Algaby hatte Céard, von da in der weiteren Fortsetzung aber Gianella die Leitung des Straßenbaues, und es besteht kein Zweifel über die Vorzüge der letzten Abtheilung, sowohl in Hinsicht auf sinnreiche Anlage, als prachtvolle und solide Ausführung, gegen die erste, weßhalb von Sachkennern der französische Antheil für ein modernes Werk, der italienische dagegen jener glorreichen Zeit würdig erkannt wird, wo Rom die Welt beherrschte.

Von Arona bis Algaby wurde die ungeheure Menge von beynahe 50,000 Kubikklafter Felsen mit Pulver gesprengt,

70,000 Kubikklafter Mauern hergestellt, und 400,000 Kubikklafter Erde transportirt, und zu diesen Riesenarbeiten nebst 175,000 Pfund Pulver noch die Thätigkeit von 4- bis 6000 Händen Tag und Nacht angewendet.

Diese Straße ist von Mailand bis Lausanne und Genf mit Poststationen eingerichtet, und nach „Rud. E. v. Jenny's Handbuch für Reisende in dem österr. Kaiserstaate, Wien, 1822;" beträgt die Entfernung von Brieg nach Sitten 7'/4, nach Genf 25³/4, nach Simplon 4'/2, Domo d'ossola 9, Sesto calende 14³/4, und nach Mailand 19'/2 Posten. Eine wohleingerichtete Diligence befördert gegen festgesetzte Preise die Reisenden wöchentlich drey Mahl über diese Alpen, worüber „der Reise-Secretär, verfaßt und herausgegeben von Franz Raffelsberger, Wien, 1829—1830" die nähere Nachweisung enthält.

## 28.

Höchst zufrieden mit der reichen Ausbeute dieser interessanten und lehrreichen Reise, kehrten wir aus der schönen Rhonegegend wieder nach den Eisfeldern des Simplon zurück, und kamen unter mannigfach wechselnden Aussichten nach den Hochgebirgen innerhalb 3 Stunden in Perisal an, wo wir mehrere Reisende vorfanden.

Die reinste Morgensonne beleuchtete die Schneepracht der Jungfrau und der neben stehenden Gebirgsriesen, und mit Majestät erhob sich das Schonhorn und Erichshorn am Scheitel des Simplon; wir genossen noch einmahl den herrlichen Anblick von dem großen Halbkreise, mit welchem sich die Straße unmittelbar unter dem schimmernden Gletscher zur Gallerie Kaltwasser hinüber schwingt, und erfreuten uns bey dem Mauthhause nochmahls der Aussicht nach dem Thale der Saltine und Rhone, den hohen Gebirgsmassen und den kunstreich geschwungenen Straßenlinien.

Hier entließen wir die zwey Vorspannspferde aus Brieg, mit der festgesetzten Gebühr von 15 Franken, und hatten den

Weg von Perisal in 2 Stunden zurückgelegt; wir erreichten in weiteren 1½ Stunden das Dorf Simplon, und hatten auf dieser Fahrt nochmahls Gelegenheit, die Kunst und Solidität der Straßenanlagen, und die Großartigkeit der Gebirgsnatur in ihrer vollen Ausdehnung zu bewundern.

Es herrschte eine empfindliche Kälte, als wir am Morgen des 23. Juny dieses traurige Dörfchen verließen; eine Caravane von 12 beladenen kleinen Wägen zog eben das enge Felsenthal herauf, und wir hatten uns bey dem Eintritte in das piemontesische Gebieth einer eben so schnellen als befriedigenden Abfertigung von Seite des Zoll- und Polizey-Postens zu erfreuen.

Immer mehr und mehr entwickelte sich die Vegetation, und immer üppiger wurde der Baum- und Graswuchs, bis wir endlich unterhalb dem gräßlichen Felsenschlunde von Isella im freundlichen Thale wieder Kornfelder, Weinreben und Kastanienbäume sahen.

Vor dem Austritte aus dem engen Thale bewundert man noch bey der Gallerie von Crevola den kühnen Bogen, mit welchem die Brücke von Cherasca über die Doveira für den früher bestandenen Saumweg gespannt ist. Er mißt 14¼ Klafter innere Länge, und erhebt sich 39 Fuß über den Wasserspiegel; die stufenförmig gepflasterte Bahn hat nur 7 Fuß zur Breite, und ein Quaderstein trägt die Jahrszahl 1658.

Seit einigen Tagen rings herum nur von den engen Felsenwänden und starren Gletschern umgeben, athmeten wir wieder freyer bey dem Eintritte in das freundliche Thal der Dosa, und nach einer Fahrt von 5 Stunden kamen wir in dem Postwirthshause zu Domo d'ossola an. Der Wirth, ein Würtemberger, verwendet beträchtliche Summen zur Verbesserung seines Gasthofes, welcher schon gegenwärtig mit gut möblirten Zimmern versehen ist.

Es war eben Jahrmarkt, und ein großes Gewühl von Menschen erfüllte die Straßen zwischen den zahlreich aufgestell-

ten Buden und Ständen, in welchen vorzüglich viele Kochgeschirre von dem Topfsteine zu sehen waren, welcher in der Nachbarschaft gegraben wird.

## 29.

Begünstiget von dem schönsten Wetter und einer angenehmen Temperatur, folgten wir Nachmittags durch das breite Thal dem raschen Laufe der Dosa, und lenkten vor Feriolo in eine neu angelegte Seitenstraße ein, welche mit geraden Richtungen und hoher Anfdämmung in weniger als einer Viertelstunde unmittelbar an das rechte Ufer dieses Flusses führt. Er ergießet hier seinen ansehnlichen Wasserreichthum in den **Lago maggiore**, und zwey zusammengekoppelte Schiffe dienen über das ruhig strömende, ungefähr 60 Klafter breite Gewässer, zur Überfahrt, die uns auf einen Gulden zu stehen kam.

Die Straße führt von dem jenseitigen Ufer mit einer Breite von 18 Fuß unmittelbar am Ufer des Sees hin, und ist häufig in den felsigen, sanft abgedachten Bergfuß eingesprengt, an der Seeseite aber mit Mörtelmauern versichert, welche theils auf Felsenvorsprünge gegründet, theils unmittelbar in dem See erbaut sind. Die Fahrbahn ist in einem vortrefflichen Stande, mit Granitplatten eingefaßt und mit senkrecht stehenden Steinen besetzt, welche ein Quadrat zur Grundfläche, und 2 Fuß zur Höhe haben.

Bald tritt das Gebirge von dem Ufer des Sees etwas zurück, und auf dem schmalen Vorlande breitet sich die Stadt Palanza aus, bey welcher die Straße eben im Baue begriffen war, und auch hier mit jener Kunstmäßigkeit und Beseitigung der Rücksichten für Häuser geführt wurde, welche an der schon vollendeten Strecke bemerkbar ist.

Nach langem Fragen wies man uns endlich das beste Gasthaus zum Adler in einem engen Gäßchen, das sich von dem gegen den See offenen Platze etwas bergan zieht. Der enge Raum des Hauses, die schmale, finstere Stiege, und der Mangel an Stallung ließ uns aber nichts Gutes erwarten; die

angewiesenen Zimmer bestätigten dieß nur zu sehr, und die Freundlichkeit der Wirthinn war ein geringer Ersatz für die vielen Mängel ihres Gasthofes.

Da die neue Straße, welche die piemontesische Regierung im Einverständnisse mit dem Canton Tessin am westlichen Ufer des **Lago maggiore** bis an sein nördliches Ende über Intra nach Locarno gegenwärtig herstellen läßt, erst bis Palanza vollendet ist, so schlossen wir noch an demselben Abende einen Accord wegen der Überschiffung nach Laveno, um eine bedeutende Abkürzung des Weges nach Belinzona zu erzwecken.

## 30.

Der 24. Juny fand uns zur bestimmten Stunde früh um 4 Uhr am Ufer des Sees, allein die Barke war sehr beschränkt, und zur Aufnahme von Pferden und Wagen durchaus nicht eingerichtet, daher wir nach dreystündigen fruchtlosen Bemühungen uns einzuschiffen, es endlich vorzogen, den See zu Lande zu umfahren.

Die bezaubernd schönen Ansichten der großen Wasserfläche mit den reitzenden Inseln und Ufern entschädigten uns reichlich für den Zeitverlust, und schon um 11 Uhr hatten wir im **Hôtel royal** zu Arona Muße genug, uns an dem Anblicke dieser großartigen und heiteren Seegegenden zu ergötzen.

Eben rauschte das Dampfschiff vorüber, und bezeichnete durch lange Schaumlinien auf der spiegelglatten Fläche seinen geraden Lauf; der Verbano befährt diesen 15 Stunden langen See täglich Vormittags in 6 Stunden von Magadino nach Sesto calende, oder nach Arona, und Nachmittags wieder zurück, und landet regelmäßig an verschiedenen Orten. Die Überfahrtsgebühren sind (nach Raffelsbergers Reise-Secretär) festgesetzt, und es entfällt für einen Reisenden 2 Gulden am ersten Platze, und die Hälfte am zweyten, für eine Reisekalesche aber 10 bis 13 Gulden.

Wir verließen Arona und Italiens größten und schönsten See und betraten nach einer Stunde wieder den lombardischen Boden in Sesto calende.

# Vierter Abſchnitt.

# Ueber den Bernhardino.

## Erſtes Capitel.

### Von Seſto calende nach Belinzona.

1.

Nach einer halben Stunde verläßt man bey Vergiate die Mailänder-Hauptſtraße, und durchſchneidet eine hügelige, und eben ſo fruchtbare, als ſehr fleißig cultivirte und reich bevölkerte Landſchaft. Die Straße iſt 15 Fuß breit, gut beſchottert, und bey den Anhöhen mit kleinen runden Steinen nett gepflaſtert, mit welchen auch die ſchmalen Seitengräben bekleidet ſind. Sie führt durch viele Ortſchaften und in gähen Steigungen über zwey beträchtliche Hügel, von welchen man, ſo weit das Auge reicht, eine Unzahl von Märkten und Dörfern, großen Schlöſſern und Landhäuſern, Feldern und Weingärten, Wäldchen und Alleen überſieht. Eine üppige Vegetation trägt das Ihrige dazu bey, dieſe Gegend zu einer der ſchönſten der Lombardie zu erheben. Ein kleiner See vermehrt noch die Reitze dieſer Landſchaft, und mehrere ſchöne Landhäuſer, darunter die prachtvolle **Villa Serbelloni-Zinzendorf**, bedecken den Hügel, auf welchem die Stadt Vareſe erbauet iſt.

Die Mailänder bringen hier häufig einen Theil des Sommers zu, und die Einwohner erfreuen sich eines Wohlstandes, der auf ihren Seidenfabriken, Markt- und Handelsgeschäften, so wie auf der Fruchtbarkeit des Bodens beruht, und sich allenthalben ausspricht.

Bey einer Anzahl von 3000 Einwohnern herrschet daher eine besondere Lebhaftigkeit in den engen Gässen, und sowohl auf dem Corso, als auch in den Alleen zeigt sich der Kleider-Luxus der Reichen aus Mailand.

## 2.

Bey dem Austritte aus Varese hat man das kahle Vorgebirge vor sich, über welches die Spitzen der hohen Alpenkette empor ragen, und auf einem Hügel glänzet die berühmte Wallfahrtskirche **Madonna del monte**, die Straße aber führt in regelmäßigen Richtungen und hoher Aufdämmung nach Induno, und mit einer Steigung von 4 bis 5 Zoll in mehreren Krümmungen auf einen Hügel, während eine Ausästung nach Porto an dem südlichsten Puncte des Lugano-Sees ablenket.

Nach einer geringen Einsenkung ersteigt die 16 Fuß breite Fahrbahn eine bedeutende Anhöhe, und ist an dem flachen Abhange theils eingeschnitten, theils frey und ohne Stützmauer angedämmet; die Oberfläche ist mit dem klein gewürfelten Kalkschotter gut erhalten, am Rande mit Geländern oder Pflöcken, an der Bergseite aber mit 2 Fuß breiten rund gepflasterten Gräben versichert. Ungeachtet der Steigung von 4 bis 5 Zoll sind, so wie am Simplon, weder Stützcanäle, noch Abwaschungen bemerkbar.

Auf der Anhöhe eröffnet sich eine vollständige Übersicht der lachenden Umgebung von Varese bis weit hinaus in die kunstreich bepflanzten Ebenen von Mailand, zur Linken aber erhebt sich in unmittelbarer Nähe die Wallfahrtskirche bis 2049 Fuß über den Langensee, und indem wir hier Abschied nahmen von den heiteren Flächen der Lombardie, zogen wir in

das enge Thal hinab, in welchem die hoch empor steigenden Berge ein einförmiges, kahles Bild, keinesweges aber jene Mannigfaltigkeit der Gestalten, und jene Üppigkeit der Vegetation darstellen, welche wir noch vor Kurzem im Rhone- und Oscella-Thale bewunderten.

An dem steilen Bergabhange führt die Straße mit 4 bis 5, und zuweilen auch mit 6 Zoll hinab, und ist streckenweise in den zerklüfteten Kalkstein eingebrochen, in der Regel aber, statt mit Stützmauern, nur mit Erde und Steingerölle unterstützt und aufgedämmt. Mehrere Sedien und beladene Wägen zogen auf den Markt nach Vareſe, ſie waren nur zweyräderig, und wurden von einem Pferde oder Esel gezogen.

In dem Thale kömmt die Olona herab, und da ſie bey ihrem Laufe nach Mailand nächſt Induno die Straße durchſchneidet, ſo mögen wohl nur besondere Beweggründe oder Localſchwierigkeiten die Straßenanlage längs dieſem Bache verhindert, und über die bedeutende Anhöhe herbey geführt haben.

Anfangs ist die Thalgegend öde und einförmig, ohne Cultur, die ſchmale Fläche ist nur mit magerem Graſe, und die Bergabhänge mit niedrigen Laubgebüſchen bewachſen; doch bald nimmt ſie einen freundlichen Charakter an, mehrere Ortſchaften und zwey kleine Seen, aus welchen die Olona hervortritt, beleben das ſtille Thal, und unmerklich, ohne bedeutende Steigung, hat man die Anhöhe erreicht, auf welcher man durch die Ausſicht nach einem Theile des Lugano-Sees und ſeiner ſchönen Umgebung angenehm überraſchet wird. Viele Ortſchaften und zerſtreute Häuſer blicken zwiſchen den ſchattigen Baumpflanzungen und Weingärten freundlich hervor, und bis auf den Gipfel mit Reben und Laubholz dicht bewachſene Berge umſchließen dieſes freundlich ſchöne Amphitheater.

Eine kunſtgemäße Straßenanlage führt mit der gleichen Gefällvertheilung von 4 Zoll und mehreren weit geſchwungenen Wendungen über den beträchtlich hohen Berg hinab; ſie ist größtentheils längs dem flachliegenden Abhange mit einer niedrigen Erdanſchüttung aufgedämmt, und an der Bergſeite mit

gepflasterten Gräben gegen die Angriffe der Gewässer versichert.

Am Fuße liegt **Ponte Tresa** an der Gränze der Lombardie gegen den Canton Tessin, und hier führt der Gränzfluß Tresa den ganzen Wasserreichthum des Lugano-Sees dem **Lago maggiore** zu, welcher bey seiner Erhöhung von 646 Fuß über der Meeresfläche (nach Oriani) um 234 Fuß tiefer liegt, als der erste, und um 36 Fuß tiefer als der Como-See.

## 3.

Am linken Ufer sind nur einige Häuser mit dem östreichischen Zoll- und Polizey-Amte, wo die Pässe eingesehen werden; eine hölzerne Brücke von ungefähr 30 Klafter in der Länge und 9 Fuß Breite führt über die Tresa in den Canton Tessin; sie ruht theils auf gemauerten, theils auf hölzernen Jochen, und sowohl die Construction, als auch die zahlreich aufsprossenden Pflanzen bewähren das Alter der eichenen Bestandtheile.

Unmittelbar von der Brücke führt der Weg unter einigen Bögen der darüber gebauten Häuser in so gähen Wendungen und so enge hindurch, daß man mit einer gewöhnlichen Kalesche nur mit Vorsicht durchzukommen vermag. Außerhalb dieses Ortes ist aber diese Straße regelmäßig angelegt, und in einem guten Stande erhalten; senkrecht stehende Holzpfähle sondern die 16½ Fuß breite Fahrbahn von den 3½ Fuß breiten Bauquets ab, und im Schweizer Antheile von **Ponte Tresa** wird eine Brückenmauth mit 6 Kreuzer, in dem nahen Veggio aber eine Wegmauth mit 4 Kreuzer abgenommen.

Hier nähert sich die Straße dem See, und führt in einer langen Strecke unmittelbar an seinem steilen, felsigen Ufer hin; sie ist gewöhnlich 20 bis 30 Fuß über den Wasserspiegel erhoben, und in die senkrecht aufsteigenden Felsenwände eingebrochen; die Mörtelmauern ruhen auf vorspringenden Felsenspitzen, und solide Brustmauern lassen den Reisenden ohne Furcht den Anblick der freundlichen Seegegenden genießen, welche an ihm vorüber schweben.

Er verläßt sie aber bey Agno, und übersetzt hier auf einer gemauerten Brücke in drey Bögen den gleichnahmigen Bach, der hier die Gewässer des Agnothales in den See ergießt. Die Gegend wird mit jedem Schritte lieblicher und romantischer, die Berge scheinen nur von mäßiger Höhe zu seyn, und auf ihren sanften Abdachungen gruppiren sich unten die Häuser, Bäume und Weingärten zu den schönsten Bildern, während bis zu ihren Gipfeln hinauf dichtes Laubgehölz die mannigfaltigsten Farbenmischungen darbiethet, und die Spitzen der schneebedeckten Hochgebirge sich erblicken lassen.

Die Straße führt mit einer Steigung von 6 bis 8 Zoll, und in kurzen Strecken auch mit 10 Zoll auf eine bedeutende Anhöhe hinauf, sodann aber in einer regelmäßigen Anlage stets mit 4 Zoll Gefäll, und einigen weit ausgebogenen Wendungen wieder abwärts, und gewährt über den See und die an seinem Ufer liegende Stadt Lugano einen bezaubernd schönen Anblick, welcher den Freund der Natur dergestalt ergreift, daß er alle Augenblicke still stehen wird, um sich ganz der Bewunderung dieser friedlichen Seegegend zu überlassen. Was dieser Landschaft einen besonders mahlerischen Charakter gibt, ist der Halbkreis, den sie um die Stadt herum bildet, und vorzüglich die große Zahl von Ortschaften, Gebäuden, Landhäusern und Hütten, welche auf den Anhöhen zerstreut, aus den üppigen Pflanzungen hervor ragen, und sich in den klaren Fluthen des Sees spiegeln.

## 4.

Nach einer Fahrt von 5 Stunden kamen wir in dieser freundlichen Stadt an, und fanden den guten Ruf des **Hôtel suisse** vollkommen bestätigt, wo die **Table d'hôte** zahlreich besetzt war.

Es herrschte hier um so größere Lebhaftigkeit, als die Cantonsregierung, welche von 3 zu 3 Jahren ihren Sitz wechselt, eben hier, und auch der große Rath für den Zeitraum von ungefähr vier Wochen versammelt war. Lugano ist mit

3600 Einwohnern die größte Stadt des Cantons, und hat mit ihren Laubgängen ein alterthümliches Ansehen; die engen Gässen sind mit kleinen runden Steinen gepflastert, und mit Geleisbahnen versehen. Sie treibt, nebst der Umgegend, beträchtliche Seidenzucht, und mit Hornvieh und Fabrikserzeugnissen einen ausgebreiteten Handel mit der Lombardie; sie ist auch die Vaterstadt des Bildhauers Bernhard Falconi, der im Jahre 1697 die bey Arona aufgestellte Bildsäule des heil. Carl Borromäus goß, so wie das nahe gelegene Melide der Geburtsort des berühmten Baumeisters Dominik Fontana ist, der im Jahre 1586 den großen Obelisk vom Circus in Rom nach dem Platze des Vatikans transportirte, und daselbst aufrichtete.

Außerhalb der Stadt erhebt sich die Straße in mehreren Wendungen mit 8 und 9 Zoll, späterhin aber nur mit 6 Zoll, zu einer bedeutenden Höhe hinauf nach Maregno, und senket sich sodann in das Thal hinab, das von dem Agno bewässert wird. Mehrere kleine Ortschaften beleben diese schöne Thalgegend, welche mit Korn- und Weinbau, mit Wiesen und Baumpflanzungen emsig cultivirt, und von mäßig hohen, bis an die felsigen Gipfel mit Eichen- und Kastanienwäldern üppig bewachsenen Bergen begränzet ist.

Die Straße steigt und fällt über mehrere kleine Bergausläufer und Vorsprünge, und zeigt größtentheils eine regelmäßige Richtung, eben so ist sie auch in einer reinen Convexität gut unterhalten, und biethet eine 17 Fuß breite Fahrbahn dar. Diese ist durch 18 Zoll lange und schief stehende Pfähle von den 2½ Fuß breiten Banquetts abgesondert, an welchen häufig auch Leistensteine und gepflasterte Seitengräben bemerkbar sind.

## 5.

Unmerklich steigend hat man in Bironico schon eine bedeutende Thalhöhe erreicht; hier entrichteten wir die Personen- und Pferdemauth mit 12 Kreuzer, und begannen den kahlen Abhang des Cenére zu ersteigen. Dieser ist sehr flach abge-

dacht, daher die Straße bey einer Steigung von 4 bis 4½ Zoll, und streckenweise auch von 5½ Zoll, nur wenige Krümmungen, Mauern oder Einschnitte, und nur oben eine kurze Einsprengung in den Schieferfelsen benöthigte, aus welchem die hiesige Gebirgsart besteht.

Von dem kurzen Bergplateau beginnt die Straße mit dem Gefälle von 1 bis 2 Zoll sich gegen die jenseitige Abdachung hinab zu senken, indem sie rechts den flachen Bergabhang verfolgt, der durchaus mit großen, schattenreichen Kastanienbäumen und dichtem Gebüsche bewachsen ist. Das Gefäll vermehrt sich bald auf 4 bis 5, und theilweise auf 6 Zoll, und von 6 Wendungen sind 4 in flach liegendem Terrain, 2 aber in steiler Abdachung mit paralleler Zu- und Abfahrt angelegt; sie haben an dem Wendungspuncte 8 Klafter zur Breite, und 6 Klafter zur Länge, und fallen mit 3 bis 4 Zoll. Die Fahrbahn ist theilweise in Felsen gesprengt, und streckenweise mit trockenen Stützmauern unterfangen, durchaus aber mit eichenen Geländern versichert.

Auf dieser Straßenanlage, welche sich auf der nördlichen Abdachung auf eine Länge von ungefähr 1500 Klafter ausdehnt, genießt man freye Durchsichten nach dem nördlichen Ende des **Lago maggiore**, und weiter vorwärts breitet sich das Tessin-Thal mit seinen üppig grünenden Wiesen und regelmäßigen Baumreihen mild und freundlich zu den Füßen des Reisenden aus, während dicht bewachsene Berge sich beyderseits steil erheben, und in mannigfaltig gestalteten Felsenzacken endigen, über welche des St. Gotthards Schneekuppen hoch in die Lüfte empor ragen.

## 6.

In Gadenazzo erreicht man diese fruchtbare Thalebene, in welcher eine gut erhaltene Nebenstraße an die Ufer des Sees nach Locarno und Magadino ablenket, während die Hauptstraße nach Belinzona führt, das zwischen der hohen Gebirgskette und dem mitten aus der Thalebene aufsteigenden Felsenhügel

eingeschlossen ist, und einen mahlerischen Anblick gewährt. Auf beyden Anhöhen prangen drey alte Castelle, und rufen jene blutigen Kämpfe in das Gedächtniß zurück, durch welche die Herzoge von Mailand im 13ten Jahrhunderte die Herren dieser Stadt wurden, die späterhin nebst Lugano endlich im Jahre 1516 an die 12 souverainen Schweizer Cantone kam. Seit dem J. 1798 bildet dieses Thal einen Theil des Cantons Tessin, und Bellenz ist eine von den drey Hauptstädten, in welchen die Regierung abwechselnd den Sitz hat.

Die Marmor-Façade der Hauptkirche ist die vorzüglichste Zierde dieser von 1300 Menschen bewohnten Stadt, die bey ihren engen, mit Geleisbahnen durchzogenen Gässen, und den alterthümlichen Häusern ein düsteres Ansehen, übrigens aber eine vortheilhafte Lage für den Handel hat, da sich hier die drey frequentesten Gebirgswege über den Gotthard, Bernhardino und Luckmanier vereinigen, der nahe Langensee aber alle Vortheile einer Wasserverbindung mit der Lombardie und mit Piemont darbiethet.

## 7.

Einige hundert Klafter außerhalb der Stadt führt eine im Jahre 1815 prachtvoll erbaute Brücke mit 10 Bögen über den Tessin, jeder derselben bildet ein Kreissegment, das 57½ Fuß zur Länge, und 13 Fuß 8 Zoll zur Höhe hat (**Tab. VI. Fig. 6.**), dasselbe ruht auf 10⅚ Fuß breiten Quaderpfeilern; die horizontale Fahrbahn ist 19½ Fuß breit, convex gepflastert, und die Brustmauer mit Gesimsplatten bedecket. Ein hoher, altergrauer Thurm bildet das jenseitige Landjoch unmittelbar am Gebirge, längs dem linken Ufer aber zieht sich ein massiver, 4 bis 5 Fuß hoher Steindamm zum Schutze der Stadt mehrere hundert Klafter lang hinauf und ist ein Denkmahl aus dem Anfange des 16ten Jahrhunderts.

Wir fanden die milchweißen Fluthen des Tessin nur in einer Breite von drey Bögen und zur Holzflössung benützet, das übrige Flußbett aber mit grobem Schotter angefüllt; doch

erreicht er zuweilen eine furchtbare Höhe, wovon die Wiener-Zeitung vom 10. October 1829 abermahls ein Beyspiel anführt. Ein Wolkenbruch verwandelte nähmlich am 26. September die Gegend von Magadino in einen See, der Ticino durchbrach die Dämme und drang schäumend in die Stadt Belinzona ein; die herrliche Brücke, ein Meisterwerk Boccobelli's, widerstand aber den Fluthen, obschon sie in bedeutender Höhe darüber flossen.

---

## Zweytes Capitel.

### Von Belinzona nach Splügen.

#### 1.

Von dem einfach schönen Stadtthore, bey welchem eben eine Abtheilung gelb gekleideter Gefangener mit Straßenarbeiten beschäftiget war, führt der Weg in einer halben Stunde zu dem Trennungspuncte des Moisa- und Livinen-Thales, wovon das erste an dem Bernhardino, das zweyte aber an den Felsenwänden des Gotthard sich endiget.

Über eine gemauerte Brücke lenket eine Straße ab, und führt dem herabstürzenden Tessin entgegen, bis der Weg sich zu einem Saumpfade verenget, auf welchem jährlich eine große Zahl von Reisenden und Saumthieren den 6390 Fuß hohen Alpenpaß des St. Gotthard überschreiten, dessen schneebedeckte Felsenzacken sich über die waldigen Vorgebirge mahlerisch erheben. Sie waren Zeuge von den Kämpfen der Östreicher und Franzosen im J. 1799, und von dem denkwürdigen Übergange, den der russische General Suwarow mit einer Armee von 25,000 Mann und 6000 Pferden damahls unternahm.

Die beyden Cantone Tessin und Uri wenden große Summen dazu an, um über den Gotthard eine bequeme Fahrstraße zu bahnen, wodurch für den Waarentransport, für die Reisenden und die benachbarten Ortschaften beträchtliche Vortheile,

und zwar bald zu erwarten stehen, da nach den neuesten Nachrichten schon der bedeutendste Theil der Bauwerke und Straßenstrecken vollendet ist, und diese neue Straße in kurzer Zeit eröffnet wird.

Von der erwähnten Bogenbrücke führt die neue Bernhardino-Straße längs der reißenden, dunkelbraunen Moisa in dem ziemlich breiten Thale hinauf, das mit Kornfeldern, Wiesen, Reben und Maulbeerbäumen emsig cultivirt, an den Seiten aber mit Schieferfelsen und Laubgebüschen eingeschlossen ist.

## 2.

Vor dem kleinen Dorfe S. Vittore betritt man den Canton Graubündten, entrichtet die Wegmauth für die ganze 26 Stunden lange Straße über den Bernhardino mit 3¼ Gulden gegen eine Karte, und übersetzet oberhalb dem Postorte Roveredo die reißende Calancasca mit einer gemauerten Brücke von zwey Bögen. Diese haben jeder eine Länge von 48 Fuß und 18 Fuß zur Spannung, mit einem 15 Fuß dicken Mittelpfeiler, dagegen aber mit Einschluß der Brustmauer nur eine Breite von 9 Fuß, weßhalb zur Erlangung einer geräumigeren Fahrbahn ein hölzerner Überbau angebracht, und hierdurch innerhalb den Geländern eine Breite von 13 Fuß erreichet wurde. **(Tab. VI. Fig. 3.)**

In geringer Entfernung von diesem Flusse erhebt sich das Dörfchen Grono, das wir von Belinzona in 2½ Stunden erreicht hatten, und wo von Privaten eine bedeutende Flössung mit Bauholz auf der Moisa getrieben wird. Die Straße ist am äußersten Rande von 5 zu 5 Klafter mit senkrecht stehenden Pflöcken begränzet, der 16 Fuß breite Zwischenraum ist gut beschottert, in den Ortschaften größtentheils mit runden Steinen gepflastert, die Gässen in denselben sind sehr enge, und erinnern daran, daß sie vormahls nur von Saumthieren durchzogen wurden.

Obschon im Vergleiche mit der Prachtstraße des Simplon und der Lombardie, hier überall Sparsamkeit und Beschränkung

auf das Nothwendigste vorherrschet, ist doch auf Festigkeit besondere Sorgfalt verwendet, und selbst die 18 Zoll breiten Seitengräben sind größtentheils gepflastert.

Weinreben und Kastanienbäume bedecken immer noch die schmale Thalebene, doch nimmt die Gegend stets einen düstereren Charakter an, und wird durch die kleinen Ortschaften, welche sich an und neben der Straße erheben, nur wenig belebt. Dagegen wird man bald durch den mächtigen und hohen Wasserfall angenehm überrascht, der sich zur Linken über eine senkrechte Felsenwand unmittelbar an der Straße schäumend herunter stürzt. Ein heftiger Wind trieb sein Spiel mit den breiten Wassermassen; bevor sie noch den Boden erreichen konnten, hatte er sie schon wie Staub fortgeweht, und in tausendfältigen Fäden strömten sie dann über die unteren Felsenstufen hinab. Mit Vergnügen betrachteten wir diesen Kampf der beyden Elemente, und wünschten nur der Sonne schon einen höheren Stand, um auch die Farbenpracht eines Regenbogens bewundern zu können.

## 3.

Nach ungefähr einer halben Stunde übersetzet man in in dieser melancholischen Gegend mit einer gemauerten Brücke von 2 Bögen die Moesa, welche mit ihren Sandfeldern beynahe das ganze Thal bedecket, und dann erblicket man auf einem gäh aufsteigenden Felsenhügel das Dorf Soazzo mit seiner mahlerisch gelegenen Kirche.

Bald darauf führen wieder zwey gemauerte Bögen, deren Breite von 9 Fuß durch einen hölzernen Überbau auf 21 Fuß erweitert ist, an das rechte Ufer zurück, und die Straße erhebt sich bey der hier stehenden Sägemühle mit 7 Wendungen nach Soazzo hinauf. Diese sind in der Regel 60 bis 70 Klafter von einander entfernt, der Wendungsplatz an der größtentheils sehr schmalen Spitze ist gewöhnlich 7 Klafter breit und 6 Klafter lang, die Straße steigt mit 6 Zoll, strecken-

weise auch mit 7½ Zoll, und von der fünften Wendung angefangen, nur mit 4½ bis 5 Zoll.

Soazzo hat nur eine geringe Zahl von Häusern, und diese verengen die Fahrbahn bis auf eine Wagenbreite, in einer Strecke sogar bis auf 7¾ Fuß.

Außerhalb dieses Dörfchens senket sich die Straße mit 1 bis 2 Zoll, und späterhin mit 4 bis 5 Zoll wieder zur Moesa hinab, und ist an der Thalseite mit Pfählen und Stützmauern oder Erdböschungen, an der Bergseite aber mit gepflasterten Gräben, und bey einigen hohen Erdeinschnitten auch mit trocknen Scarpmauern versichert. Ob die neue Straße aus Rücksicht für Soazzo, oder wegen Localschwierigkeiten über diese bedeutende Anhöhe geführt worden, kann zwar nur nach genauer Kenntniß aller Umstände beurtheilt werden, doch scheinen die Hindernisse nicht unüberwindlich, die sich dem Straßenzuge längs dem Flusse entgegen gestellt hätten. Hier erheben sich auf einem schroffen Felsen die weitläufigen Ruinen des Schlosses von Misocco, und unförmliche Mauerreste sind die einzigen Überbleibsel von dem Stammschlosse der schon im 10ten Jahthunderte als Herren dieser Gegend mächtigen Freyherren von Sax. Im Jahre 1482 von dem berühmten Feldherrn Trivulzio aus Mailand erkauft, wurde dieses Schloß unter seinem Enkel im Jahre 1526 bey einer Fehde mit den Bündnern erobert und zerstört, späterhin auch die Oberherrlichkeit an die Bewohner des Thales verkauft, welche sich hierdurch zu freyen Bündnern erhoben.

Im weiteren Verfolge wird die traurige Stille dieses einförmigen Thales abermahls durch einen hohen Wasserfall unterbrochen, der sich beynahe 100 Klafter hoch über eine Felsenwand herunterstürzt, wovon die untere Hälfte aber durch einige vorspringende Klippen unterbrochen wird.

## 4.

Hier verliert sich die Fülle der südlichen Vegetation, und an die Stelle von üppigen Reben- und Kastanienpflanzungen

treten jetzt kahle Wiesenflächen und düsteres Nadelgehölz, zwischen welchen die Straße an einem steilen Abhange zu dem Postorte Misocco hinaufsteigt, das man in 3½ Stunden von Grono erreicht, und wo man in dem Poſtwirthshause eine ziemlich gute Aufnahme findet.

Von diesem Dörfchen, wo man gewöhnlich eine Vorspann bis Bernhardino, und hier bis an den Scheitelpunct zu nehmen pflegt, steigt die Straße bis zur ersten und zweyten gemauerten Brücke längs dem flachen Bergabhange mit 5 bis 7 Zoll, in der weiteren Fortsetzung aber mit 4 Zoll; hier erhebt sich jedoch der Thalgrund in gäher Steigung, daher die Straße im Zickzacke hinauf geführt ist.

Die ersten, über einander liegenden vier Wendungen sind 80 bis 150 Klafter von einander entfernt, die Steigungen aber ungleich vertheilt, und betragen 6 bis 7, späterhin 3, sodann 4 Zoll. Die Straßenzüge sind tief in den Bergabhang eingegraben, und mit niedrigen Steinmauern unterstützet; hohe Geländer sichern den Reisenden gegen Gefahren, und gepflasterte Gräben verhindern die Auswaschungen der Bergwässer. Die Wendungspuncte sind bey größtentheils sehr spitzigen Winkeln der Zu- und Abfahrt mit einer Breite von 6 Klafter, und einer Länge von 4½ Klafter steigend angelegt, und daher nur für zweyspänniges Fuhrwerk berechnet. (Tab. VI. Fig. 7.)

Nach einem Zuge von einigen hundert Klafter erblicket man abermahls sechs Wendungen über einander, die bey einem ziemlich flachen und hindernißfreyen Terrain nur 40 bis 50 Klafter von einander entfernt, und mit Steigungen von 5 bis 6 Zoll verbunden sind. Endlich erreicht man nach einigen hundert Klaftern und einer Steigung von 8 bis 9 Zoll, die letzten drey Wendungen, deren Entfernung von einander sich bis auf 6 Klafter vermindert.

Hier genießt man die imposante Ansicht des majestätischen Wasserfalles der Moesa, die sich unmittelbar neben der Straße in ein großes Felsenbecken, und von diesem abermahls in einen tiefen Felsenschlund lärmend und schäumend hinunter stürzt.

Eine 4 Klafter lange gewölbte Brücke führt an das linke Ufer dieses wasserreichen Baches, und die Straße nähert sich mit der sanften Steigung des breiten Thales immer mehr den höheren Regionen, welche hier den Reisenden schon mit einer empfindlichen Kälte begrüßen. Nur verkrüppelte Fichtenwäldchen vermögen noch an den unteren Theilen der hohen schneebedeckten Berge zu gedeihen, die sich hier beyderseits erheben, aber der noch reiche Wachsthum an Gras wird zur Alpenwirthschaft benützet, wozu auch die hölzernen Hütten dienen, welche in großer Zahl zerstreut erbaut, in der gegenwärtigen Jahreszeit aber noch leer sind.

## 5.

Mit einer Steigung von 5 bis 6 Zoll erhebt sich die Straße abermahls in 17 Wendungen auf einer flach liegenden Bergwiese; die sechste ist in Felsen gesprengt, und die Steigung vermehrt sich von hier bis zur achten Wendung auf 6, 7 und 8 Zoll, sodann beträgt sie 3 und 5 Zoll; mehrere Strecken sind in Felsen gesprengt, und die trocknen Stützmauern erreichen zuweilen eine Höhe von 12 Fuß. Bey der vierzehnten Wendung hat man eine interessante Übersicht dieser spiralförmig gewundenen Straßenanlage, und der einförmigen Gebirgsgegend, aus deren Hintergrunde mehrere Gletscher im reinsten Sonnenglanze schimmerten. Von der siebenzehnten Wendung zieht die Straße mit 5 bis 7 Zoll Steigung an dem linken Bergabhange fort, und ist theils in Felsen gesprengt, theils in das Erdreich eingeschnitten, und mit trocknen, 6 Fuß hohen Stützmauern und eben so hohen Geländern versichert. Sie steigt noch mit 6 bis 7 Zoll über einen durchgesprengten Felsenkamm, dann aber senket sie sich mit 4, 3 und 2 Zoll in einen breiten und flachen Thalkessel, der ringsherum von Gletschern und schneebedeckten Bergen eingeschlossen ist. An dessen nördlichem Ende erblicket man das Dorf St. Bernhardino; dasselbe enthält nur eine geringe Häuserzahl, nebst einem Gesundbrunnen, der mit einem hölzernen Dache verwahrt ist, und im hohen Sommer

von einer nicht unbeträchtlichen Menge von Curgästen aus der Schweiz und Lombardie besuchet wird. Seine Wirkung darf aber auch wahrlich von großem Nutzen seyn, wenn die Opfer eines längeren Aufenthaltes in dieser rauhen und einförmigen Gegend belohnt werden sollen, obschon die beyden großen Gasthöfe jede Art von Bequemlichkeit darbiethen.

Das Nadelgehölz zeiget hier nicht mehr den stolzen Wuchs der tieferen Gegenden, nur mageres Gras gedeihet noch im Angesichte der schneebedeckten Berge, und kaum war an demselben das erste Aufsprossen des Frühlings zu bemerken, während man an den schattigen Plätzen sogar noch die Wirkung des erst verschwundenen Schnees erblickte.

Unter den hoch aufstrebenden Bergen und Picks zeichnet sich insbesondere das Mittagshorn durch seine hohe Felsenpyramide aus, die sich bis zu einer Höhe von 7040 Fuß über das Meer erhebt, das 9845 Fuß hohe Tambohorn aber bildet den mächtigen Markstein zwischen den beyden nahen Gebirgspässen des Bernhardino und Splügen.

## 6.

Von dem Dorfe St. Bernhardino, das bey seiner Höhe von 5108 Fuß sich nur kurze Zeit des Sommers zu erfreuen hat, steigt die Straße mit 6 Zoll, erhebt sich mit drey Wendungen, zwischen welchen die Steigung auf 3 bis 4 Zoll abnimmt, an dem sanften Bergabhange hinauf, und verfolgt sodann den Lauf des Baches, der tief unten im Felsenbette brauset. Sie ist fast durchaus in blätterigen Schieferstein gebrochen, und größtentheils mit Erde und Steingerölle angedämmt und mit Pfählen versichert.

Nur noch einzelne verkrüppelte Fichten stehen zerstreut umher, dagegen sind die Bergflächen häufig mit der kriechenden Föhre und mit Rhododendron dicht überzogen. Mit 4 Zoll steigt die Straße abermahls über zwey Wendungen hinauf, und ist mit 6 Fuß hohen Doppelgeländern versichert. Der Schnee erstreckte sich bis an die Fahrbahn und bedeckte sie in langen

Strecken. Die beyderseitigen Felswände verengen hierauf das Thal zu einer finsteren Schlucht, und nur das Brausen der schäumenden Moesa unterbricht die schaurige Stille dieser Gegend.

Doch bald wird die Aufmerksamkeit des Reisenden durch die prachtvolle Victor Emanuels-Brücke in Anspruch genommen, welche mit einem kühnen Bogen über diese Felsenschlucht an das linke Ufer führt. Zur Verwahrung der Straße gegen die hier abstürzenden Schneelawinen ist dieselbe unmittelbar vor dieser Brücke **(Tab. VI. Fig. 5.)** mit einem Schneedache bedecket, welches an die senkrechte Felsenwand angebaut ist, und an der Thalseite auf 10 gemauerten Pfeilern ruht. Diese sind 7 Fuß hoch, 3 Fuß breit, an der Basis 4½, oben 2 Fuß dick, und 10 Fuß von einander entfernt; das Dach selbst ist in Entfernungen von 2 Fuß durch 12zöllige Sparren unterstützt, und mit dicken Steinplatten bedeckt; an der Brückenseite aber endiget sich dieses 19 Fuß breite Schneedach mit einem zierlichen Portale aus Quadersteinen, das 12 Fuß zur Breite und 15 Fuß zur Höhe hat.

Die Brücke wurde so eben der Vollendung zugeführt, und ersetzet die ursprünglich erbaute, welche aber späterhin einzustürzen drohte und abgebrochen werden mußte. Sie hat 72 Fuß zur Bogenweite und 22½ Fuß Pfeilhöhe, mit einem 2½ Fuß dicken Bogenschlusse; die beyden, mit einem Fünftheile aufgezogenen Widerlager sind an den Ecken mit Quader eingefaßt; sie steigen bis zur Höhe von 53 und 65 Fuß über das Felsenufer empor, und erheben die Fahrbahn bis zur Schwindel erregenden Höhe von 104 Fuß über den Wasserspiegel der Moesa.

## 7.

In der Nähe dieser Brücke war man mit der Erbauung eines zweyten Schneedaches beschäftiget, und dem Vernehmen nach sollen zur Schützung gegen die häufig sich ereignenden Schneelawinen noch mehrere dieser Dächer erbaut werden.

Die Gegend erweitert sich neben dem Moschelhorn wieder

zu einem breiten Thale, und die Straße ersteigt mit 12 weit geschwungenen und bedeutend von einander entfernten Wendungen einen flachen Bergabhang. Die Steigung beträgt mit Einschluß der Wendungen bis zur dritten 5, sodann 6 Zoll, und vermindert sich auf 3 Zoll. In der unteren Strecke ist das Erdreich torfartig und schwarz, und bloß mit kurzem, magerem Grase kärglich überzogen, das nur hie und da erst Spuren der neu erwachten Triebkraft zeigte. Gewöhnlich werden diese Alpen während des kurzen Sommers von großen Schafherden aus der Lombardie beweidet, daher mehrere gemauerte Hütten errichtet sind.

Auf den Bergen ringsherum lasteten noch große Massen von Schnee, von welchem jedoch die Straße und die nächste Umgebung in dieser sonnigen Strecke schon ganz befreyet war, dagegen waren alle stehenden Wässer mit einer Eisrinde überzogen. Bey der zwölften Wendung, bis wohin die Steigung zwischen 3 und 6 Zoll wechselt, und die Wendungsplätze nach den Localschwierigkeiten, theils in weiten Halbkreisen, theils in den schon beschriebenen Maßen angelegt sind, begannen hohe Schneemassen auf und an der Straße; sie waren jedoch in einer Wagenbreite durchgeschaufelt, und beyderseits zu 12 Fuß hohen Wänden aufgethürmt. Die Fahrbahn war fest gefroren, und nur an wenigen Plätzen von dem Wasser des schmelzenden Schnees überronnen.

## 8.

Zwischen diesen Schneewänden, und mit einer Steigung von 5 Zoll, erreicht man das schmale Plateau, welches den Scheitel des Bernhardino bildet, und unmittelbar neben der Straße den beyläufig 150 Klafter langen Mocsa-See einschließet, dessen 6 bis 9 Zoll dicke Eisrinde nur an den Ufern aufgehauet war.

Von der Victor Emanuels-Brücke bemerket man keine Fichten oder Lerchen mehr, da sich der Baumwuchs in dieser Gegend nur zu einer Höhe von 6000 Fuß erstreckt, selbst das

Rhododendron nimmt immer mehr an Größe ab, und geht endlich in eine Grasart über; sonst wächst in dieser öden Steinwüste keine Pflanze mehr, selbst kein Raubvogel durchkreiset die Luft, alles Leben scheint erstarrt, die Schieferfelsen sind sehr verwittert, und erhöhen das Traurige dieser Gebirgsgegend, wo nur Himmel, Schnee und Felsen zu sehen sind, ohne groteske Conturen und Gestaltungen zu bemerken.

Auf dieser Einsattlung zwischen dem sanft ansteigenden Muschel- und Schwarzhorn, befindet man sich 6584 Fuß über der Meeresfläche erhoben, und am Ende des Moesa-Sees gelanget man zu dem neu erbauten Wirthshause, das sich mit einer Länge von 5, und einer Breite von 3 Fenstern ein Stockwerk hoch aus den Schneemassen erhebt.

Ungeachtet dieser großen Höhe eröffnet sich hier nur eine beschränkte Aussicht über die benachbarten Berge, welche größtentheils noch mit Schnee bedecket, und bey ihren abgerundeten Formen keineswegs mit der großartigen Natur zu vergleichen sind, die am Simplon den Reisenden mit freudigem Erstaunen erfüllet.

## 9.

Nach der Meinung der bewährtesten Schriftsteller wurde dieser Paß schon zur Zeit der Römer benützet, und war unter dem Nahmen Vogelberg bis zu Anfang des 15ten Jahrhunderts bekannt, wo der heil. Bernhardin von Siena in diesen Gegenden predigend umherzog, und ihm zu Ehren eine Capelle an der südlichen Abdachung des Passes erbaut wurde.

Die noch heute, am 28. Juny, vorhandenen, tiefen Schneemassen, ließen uns die Schwierigkeiten und Gefahren entnehmen, welche die Franzosen zu überwinden hatten, als sie am 7. März 1799 diesen Paß überschritten, damahls, wo dieser nur für Saumthiere gangbar war, und in einer Jahreszeit, in welcher hier der Winter noch mit allen seinen Schrecknissen hauset. Um so lebhafter erkannten wir daher auch die Wohlthat der inzwischen fahrbar hergestellten

Straße und die zur Ausschaufelung des Schnees getroffenen Anstalten.

Der Entwurf und die Ausführung der ganzen, 25 Stunden langen Straße von der Gränze Graubündtens bey S. Vittore, über den Bernhardino nach Splügen und durch die berüchtigte **Via mala** nach der Hauptstadt Chur, ist das Werk Boccobelli's, der gegenwärtig als Staatsrath im Canton Tessin sich durch den Bau der schönen Bogenbrücke bey Belinzona ausgezeichnet hat.

## 10.

Nach den Angaben in „J. J. Meyer's Bergstraßen durch den Canton Graubündten, Zürich, 1826;" sind bey diesem 25 Stunden langen Straßenbaue 92,281 Kubikmeter Felsen gesprengt, und 42,900 Kubikmeter Stützmauern aufgeführt worden. Bey solchen Bauwerken und den vorhandenen Localschwierigkeiten kann daher die Gesammtausgabe von 707,585 Gulden. nur als gering erscheinen, und muß zugleich den Maßstab bestimmen, nach welchem dieses Werk zu beurtheilen ist. In diesem Betrachte kann man daher dem hergestellten Straßenbaue, wie nicht minder den Anstrengungen dieses kleinen Freystaates, seine Bewunderung nicht versagen, selbst wenn man bedenkt, daß auch die königlich sardinische Regierung, aus Rücksicht für den Hafen von Genua und die zwischen liegende Gegend, zu diesem Kostenaufwande mit einem Beytrage von 164,000 Gulden kräftig mitgewirket hatte.

Durch diese neue Straßenanlage werden die Waaren gegenwärtig in der halben Zeitfrist mit einspännigen Wägen transportirt, und in der Regel eine Last von 9 Centner für ein Pferd gerechnet, während auf dem alten Saumwege nur 3 Centner für ein Saumthier angenommen werden konnten. Die aufgestellte Wegmauth von 1 Batzen für ein leichtes, und $^1/_2$ Batzen für ein beladenes Zugpferd begünstiget zwar die Frachtung im Vergleiche mit den Luxuswägen, allein sie verringert dennoch den vollen Vortheil dieses neuen Straßenbaues, auf welchem

gegenwärtig jährlich ungefähr 6000 Centner Waaren verführt, und beyläufig 4000 Stück Rindvieh getrieben werden.

In den Wintermonathen erreichet der Schnee zuweilen eine Höhe von 15 bis 30 Fuß über der Straßenfläche; besoldete Wegbahner haben jedoch die Verpflichtung, mittelst Ochsen die Schlittenbahn zu brechen und stets zu erhalten, die gänzliche Ausschaufelung der Straße aber wird gewöhnlich im Frühjahre vorgenommen, daher dieselbe nicht selten erst im Juny für Wägen fahrbar wird.

## 11.

Von dem Scheitel des Bernhardino senket sich die Straße sogleich mit 3, und dann mit 6 Zoll an der nördlichen Abdachung hinab, an welcher sich noch größere Schneemassen als an der Südseite zeigten, indem nur die senkrechten Felsenzacken aus dieser starrenden Schneewüste hervorragten. Neben der Fahrbahn hatte nur der Wind einige Felsenplatten von dem Schnee entblößt, während die Straße in beträchtlich langen Strecken zwischen 9 bis 10 Fuß hohen Schneewänden 7 Fuß breit ausgeschaufelt war, und an den freyeren Plätzen die Aussicht nach schimmernden Gletschern und beschneyten Bergen darboth. Sie führt mit einem Gefälle von 4 und 4½ Zoll und in mehreren Wendungen über den ziemlich flachen Bergabhang hinab, ist größtentheils in Schiefergestein eingeschnitten, und mit dem abgebrochenen Materiale angedämmt; die 6 Fuß hohen Geländer sind mit doppelten Balken versehen, und waren größtentheils noch unter den Schneemassen begraben. Bey der fünften Wendung hörten die hohen Schneewände auf, und an den sonnigen Plätzen, verborgen unter den überhängenden Felsentrümmern, sproßten bereits blaue Alpenblümchen freundlich hervor. Die nächsten 4 Wendungen folgen schnell auf einander, und sind in den angegebenen Maßen im spitzigen Winkel angelegt; hier treten Streifsteine in Entfernungen von 4 Klafter an die Stelle der hohen Geländer, und man hat den Horizont eines

breiten Thales erreichet, mit welchem sich der Weg mit 4 Zoll abwärts senket.

## 12.

Auf den Bergabhängen erheben sich mehrere gemauerte Alpenhütten, doch waren sie gegenwärtig noch leer, und die Alpen, so wie auch die Thalfläche neben der Fahrbahn noch mit hohen Schneemassen überzogen. Die Frühlingslüfte lockten aber schon aus dem kalten Busen der Gletscher und schneebedeckten Gebirge einen Bach hervor, der in gähen Abstürzen hinunter eilet, und schäumend der Straße zum Wegweiser dient. Diese ist längs den hohen Abgründen größtentheils in Schieferstein gebrochen, und führt, durch Geländer versichert, mit zwey Wendungen in die schmale Fläche des Thales hinab, in welchem das Rhododendron wieder seine sanften Blüthen entfaltet, und sich nebst einem niedrigen Erlengebüsche als das erste Merkmahl der lebenden Natur zeiget.

Größtentheils in den steinigen Bergabhang eingeschnitten, und mit dem abgebrochenen Materiale angedämmt, ist die Straße fortan mit hohen, theilweise durch die großen Schneemassen zerstörten Geländern versehen, und führt endlich zu dem gähen Absturze dieser engen Schlucht, an welchem der Reisende plötzlich durch die imposante Aussicht nach dem Rheinwaldthale angenehm überrascht wird.

Zur Linken erheben die Rheingletscher ihre gewaltigen Massen, und schimmerten, bis an den Fuß hinab mit Schnee- und Eisfeldern bedecket, in dem Glanze der reinsten Mittagssonne; aus ihren Eisklüften sprudelt der junge Rhein hervor und benetzet die schroffen Felsenwände des Zapperthorn und Spitzhorn, die gegenüber bis zur Höhe von mehr als 10,000 Fuß steil empor steigen. Unmittelbar zu den Füßen aber sieht man die Straße auf einem beschränkten Raume ein Zickzack von 16 Wendungen beschreiben, und den kaum gebornen Rhein unter das Joch einer Bogenbrücke beugen, von welcher er

dann, einem Bande gleich, das Rheinwaldthal durchschlängelt, das seine grünen Matten bis zu dem nahen Dorfe Hinterrhein wie einen Teppich entfaltet.

## 13.

Die Straße ist am steilen Bergabhange größtentheils in Felsen gebrochen, an der Thalseite aber theils mit Steingerölle angedämmt, theils mit trocknen Steinmauern und hohen Geländern versichert; mehrere Strecken waren noch mit Schnee bedecket. Die Wendungen bilden sehr spitzige Winkel, und die beyden Straßenzüge laufen an der Spitze auch häufig parallel zusammen.

In dem Maße, als man sich durch diese Wendungen stufenweise dem Thale nähert, entwickelt auch die Pflanzenwelt von Stufe zu Stufe eine üppigere Vegetation, und schon bey der dritten Wendung schützten dunkle Fichten die einzelnen Schneehäufchen gegen die Wirkung der Sonne, welche sie erst bey der dreyzehnten Wendung ganz zu vertilgen im Stande war.

Obgleich die Straße größtentheils in Felsen gesprengt, zeigen sich dennoch streckenweise Erdabrutschungen, und das Steinpflaster reichet zuweilen von einem Straßenzuge 6 bis 7 Klafter bis an den nächst oberen hinauf. Von der letzten Wendung führt die Fahrbahn über den sanft auslaufenden Gebirgsfuß und dann hoch aufgedämmt an das rechte Ufer des Hinter-Rheins, wo drey gemauerte Bögen die erste Brücke bilden, welche über seine Fluthen gespannt ist.

Hier sieht man den Rheinwaldgletscher in geringer Entfernung vor sich unmittelbar aus dem Thale empor steigen, und kaum vermag das Auge das tausendfältige Flimmern der weit gebreiteten Eisfelder zu ertragen, welche die Wiege eines der größten deutschen Flüsse umgeben; zur Linken aber entwickelt sich die volle Ansicht der schlangenförmigen Straßenlinie am steilen Bergabhange mit den sechzehnfach über einander liegenden Straßenzügen, welche mit einem Gefälle von 4 bis

4½ Zoll, und mit trocknen Stützmauern angelegt sind, während die 2 Fuß breit gepflasterten Rinnsäle die 16 Fuß breite Fahrbahn sichern, und die Gewässer einer großen Zahl von trocken gemauerten und mit Platten belegten Durchlässen zuführen.

Jeder der drey Brückenbögen (Tab. VI. Fig. 4.) hat 38 Fuß innere Breite und 9½ Fuß zur Höhe, mit einem 2 Fuß dicken Gewölbschlusse; die 3 Fuß hohen Mittelpfeiler erreichen 10 Fuß in der Dicke, und sind mit der 16 Fuß breiten Brücke durch eine Austäflung des Flußbettes gegen die Wuth des jungen Rheins gesichert, an dessen linkem Ufer sich das kleine Dörfchen Hinterrhein erhebt.

Dieses liegt kahl auf der üppigen Wiesenfläche, kein einziger Baum beschattet die kleinen, düsteren Häuser, die Einwohner sprechen deutsch, und leben, 4810 Fuß über der Meeresfläche, größtentheils von der Viehzucht.

## 14.

Der Rhein verenget sich hier auf 2 bis 3 Klafter, und folget tobend dem Straßenzuge mit dem wechselnden Falle von 3 bis 5 Zoll in dem engen, finsteren Thale, das beyderseits von hohen und schroff empor steigenden Gebirgen und einzelnen Fichtengehölzen umgürtet wird.

Nach einer Viertelstunde erreicht man das Dörfchen Nufenen, oder Noveina, das, so wie Hinterrhein, mit einer kleinen Kirche versehen ist, und eben so kahl und düster, wie dieses, auf einem Wiesenhügel liegt. Auf der Anhöhe erblicket man eine große Zahl von hölzernen, auf Mauerwerk ruhenden Hütten für die Alpenwirthschaft, und mitten auf den flachen Wiesen sprudeln Quellen mächtig hervor, die ihren Wasserreichthum dem vorbey eilenden Rhein zuführen. Beyderseits erheben sich Reihen steiler und kahler Berge, in deren Einbiegungen der tiefe Schnee noch bis gegen das Thal herab reichet, nur unten zeigen sich niedrige Gebüsche, und Rinderherden von großem, grauem Schlage weiden auf den üppigen Wiesen.

Das Thal erweitert sich, und auf einer kleinen Anhöhe am linken Ufer des Rheins begrüßet das Dorf Splügen den Reisenden, der hier am Zusammenflusse zweyer Alpenstraßen lebhaften Verkehr trifft, und noch 4642 Fuß über der Meeresfläche erhoben ist.

---

## Drittes Capitel.

### Die Via mala zwischen Splügen und Tusis.

#### 1.

Splügen ist der Hauptort der Landschaft des Rheinwaldthales, dessen deutsche Bewohner vormahls Unterthanen der Freyherren von Sax zu Misocco waren, späterhin aber durch den Bundesschwur zu Trons freye Bündner wurden.

Die Straße vereiniget sich hier mit jener über den Splügen und senket sich in einer regelmäßigen Linie über den flachen Thalgrund in geringem Gefälle hinab; sie übersetzet nach einer Viertelstunde den im tiefen Felsenufer dahin brausenden Rhein mit einer 4 Klafter langen, gemauerten Brücke, und ist mit einer Senkung von 4 Zoll in dem waldbedeckten Bergabhange eingeschnitten, an dem Uferrande aber mit Gerölle angedämmt, und mit Geländern versichert.

In früheren Zeiten zog der Saumweg am linken Rheinufer nach dem Dörfchen Suvers, das sich jenseits am Fuße des Kalkerberges erhebt, und durch eine gedeckte Brücke mit der neuen Straße in Verbindung steht, welche sich mit einem Gefälle von 2 bis 3 Zoll unmittelbar an die hohen Felsenufer des Flusses hinab senket.

#### 2.

Hier schließen sich die beyderseitigen Felsen- und Gebirgsmassen zu einer engen und finsteren Schlucht zusammen, der

Rhein erzwinget sich im tiefen Felsenbette gewaltsam den Eingang, aber ein senkrecht aus seinem Wellenschaume aufsteigender Felsenvorsprung stellet sich hemmend der Straße entgegen. Doch seit der Erfindung des Schießpulvers sind Felsenmassen dem menschlichen Talente kein Hinderniß mehr, daher auch hier eine 12 Fuß breite und hohe Gallerie hindurch gesprengt wurde, die an der Gebirgsseite 12 Klafter und an der Thalseite 4 Klafter zur Länge hat. Umgeben von schroffen Felsenwänden und dem über abgerissene Steintrümmer sich wüthend hinstürzenden Rhein, betritt man durch diese Felsenpforte die sogenannten Roffeln, und findet sich von allen Seiten mit hohen und steil empor steigenden Felsenwänden umgürtet; kein Sonnenstrahl dringt zwischen den dichten Nadelwäldern in den engen Felsenschlund, und hundertfach wiederhallet das Getöse des Flusses, der im engen Rinnsale eine Reihe von Cascaden bildet.

Die Straße ist hoch über seinem Wellenschaume auf die großen, abgerissenen Felsenblöcke gegründet, und senket sich allmählig gegen die breitere Thalebene hinab, in welcher ein Seitenbach seine Gewässer dem Rhein zuführt, und einige, zur Holztriftung bestimmte hölzerne Gebäude die Einsamkeit dieser Gegend unterbrechen.

## 3.

Bald aber schließen sich die Felsenwände in einen noch engeren Schlund zusammen, der Rhein stürzet lärmend von Klippe zu Klippe, und spritzet seinen Schaum bis an die Straße hinauf; diese ist bey dem Mangel eines Vorlandes beynahe durchaus in den steinigen Gebirgsfuß gebrochen, und mit der 3 Klafter breiten Fahrbahn auf trockne Stützmauern gegründet, während Geländer mit doppelten Balken den Reisenden gegen den tiefen Abgrund schützen.

Die Gebirgsart ist hier Gneiß und Granit, und dunkle Nadelwälder verfinstern diese enge Felsenschlucht, an der Straße zeigt sich aber allenthalben eine ungleichmäßige Gefälls-

vertheilung, welche auf das Auge des Sachkenners um so stö-render einwirket, als weder Localhinderniſſe, noch Koſtenerſpa-rungen dieſe Unregelmäßigkeiten rechtfertigen.

Der Rhein brauſet fortan tief unten im engen Felſen-bette, und ſtürzet lärmend über eine hohe Felſenwand herab; Alles um ſich herum benetzet er mit ſeinem Wellenſtaube, und die Sonne ſpiegelte ſich eben in der Farbenpracht des Regen-bogens. Die Straße führt hoch erhoben an dieſem prächtigen Schauſpiele der Natur vorüber, und ſenket ſich im wechſeln-den Gefälle von 4, 5 und 6 Zoll längs dem felſigen Bergab-hange, ſtreckenweiſe eingeſprengt, und mit Bögen von einer Felſenſpitze zur andern geführt, während ſich der ſteile Abgrund bis zur Tiefe von mehr als 30 Klafter hinabſenket, und in ſeinem dunklen Buſen den ſchäumenden Rhein verbirgt. Die-ſer hat ſich ſeit den Jahrtauſenden, als er dieſen Felſenſchlund in geſchäftiger Eile brauſend hinunter ſtürzet, ein tiefes und regelmäßiges Rinnſal mit ſenkrechten Felſenwänden ausgehöh-let, und hat einen ſo bedeutenden Fall, daß ſich der Abgrund neben der Straße bald auf die Tiefe von 300 Fuß erhöht, ungeachtet ſich dieſe Anlage mit 4 bis 5 Zoll abwärts ſenket, und allen Einbiegungen des Gebirges folgt.

## 4.

Bey der Ausmündung des waſſerreichen Averſerbaches aus dem engen Fererathale bildet der Gebirgsabhang zwiſchen den beyden Gewäſſern einen flach abdachenden Vorſprung, und die-ſer iſt dazu benützt, die Straße im Zickzack mit 6 über ein-ander liegenden Wendungen gegen den Rhein hinab zu führen. Das Gefäll beträgt in dieſer Anlage 4 Zoll, und die beyläufig 100 Klafter von einander entfernten Wendungen ſind an ziem-lich günſtigen Plätzen mit einigen unbedeutenden Einſchnitten und Andämmungen angelegt, ohne jedoch das Gefäll oder die Breite der Fahrbahn weſentlich zu unterbrechen.

Schon auf der Anhöhe zieht eine gemauerte Bogenbrücke die Aufmerkſamkeit an ſich, und immer lauter ertönet das Ge-

töse, mit welchem sich der Averserbach über eine hohe Felsenwand schäumend in den Rhein stürzet; ein kühn gespannter Bogen von 24 Fuß im Lichten ruht über ihm auf den hohen Felsenufern, und gestattet den sichern Genuß dieser frappanten Scene.

Von dieser 9 Fuß breiten Brücke steigt die Straße nach einem beynahe horizontalen Zuge mit 3 Zoll aufwärts, um die senkrecht stehenden Felsenufer zu ersteigen, deren Einsprengung und Durchbrechung, wenn gleich nicht für den Techniker, doch gewiß für die Baucasse abschreckend erscheinen mochte.

## 5.

Nachdem man sich schon eine halbe Stunde lang in dieser engen Felsenschlucht durchgewunden, nur das betäubende Getöse des Flusses vernommen, und nichts als himmelanstrebende Felsenwände gesehen hat, erweitert sich das Thal mit einem Mahle zu einer breiten Ebene, und man tritt von der hoch geführten Straße in das Schamserthal, indem man mit einem Gefälle von 4 bis 6 Zoll und in zwey weit geschwungenen Wendungen auf dem sanft abgedachten Gebirgsfuße in die Ebene hinabschreitet.

Regelmäßige Straßenzüge führen neben den Ruinen von Bärenburg und einigen Häusern vorüber nach Andeer, einem ziemlich beträchtlichen Marktflecken, dessen 80jähriger Prediger, Mathias Conradi, der Verfasser eines Lobgedichtes über den neuen Straßenbau, und in der literarischen Welt durch seine Werke über die hier einheimische romanische Sprache vortheilhaft bekannt ist.

Bey der Höhe von 3040 Fuß über der Meeresfläche, und umgeben von dem rauhen Hochgebirge, gedeihen hier noch keine Obstbäume, doch prangen schon Kornfelder in üppiger Fülle, und hoch an den Bergabhängen sind die schmalen Absätze zu Äckern benützet; demungeachtet gehöret nur die Viehzucht und Alpenwirthschaft zu den vorzüglichsten Nahrungsquellen der Ein-

wohner, welche in mehreren zerstreuten Ortschaften und einzeln stehenden Höfen dieses Thal bevölkern.

Die neue Straße durchschlängelt dasselbe in wechselnden Steigen und Fallen, und in dem Dorfe Zillis führt sie an den Häusern mit weit vorspringenden, flachen Dächern vorüber, an welchen man nebst den zierlichen Holzverzierungen auch viele alte Wappen und Denksprüche an den Wänden bemerket.

## 6.

Bald aber treten die beyderseitigen hohen Bergketten bis an die Ufer des Rheins hervor, und eine finstere Felsenschlucht gähnt dem erstaunten Wanderer entgegen, der nicht ohne Grauen auf der hoch geführten Bahn dem Flusse folgt, und das Toben und Brausen vernimmt, mit welchem derselbe sich über die Felsenmassen hinunter stürzet, die seinen raschen Lauf zu hemmen streben.

In schwindelnder Tiefe erblicket man seine schäumenden Wellen, indem man auf der gemauerten Brücke von 5 Klafter Länge über diese tiefe Felsenkluft an das linke Ufer schreitet, an welchem die Straße in einer Höhe von mehr als 60 Fuß am steilen Felsenufer geführt, und bey den Geländern größtentheils mit Steingerölle angedämmt ist, welches von den Einschnitten in diese durch Erdbeben und Regengüsse abgerissenen Steinmassen gewonnen wurde.

Die Gebirgsart ist Urkalk, welcher unmittelbar aus dem engen Bette des Flusses in senkrechten Wänden 7- bis 800 Fuß hoch empor steigt, und durch die mannigfaltigen Schattirungen der Farben, vom blendenden Weiß bis zum dunkelsten Grau, dieser schauerlichen Felsenwelt einen eigenthümlichen Charakter gibt. Die einzelnen Vorsprünge und Absätze sind zur Straßenanlage vortheilhaft benützt, diese aber durch reichliche Beschotterung gut erhalten, und an der Bergseite streckenweise nicht nur mit Stützmauern gegen das lose Gerölle, sondern auch mit rund gepflasterten, 1½ Fuß breiten Rinnsälen gegen die Bergwässer geschützet.

In den wenigen und schmalen Spalten der glatten Kalkwände haben Tannen und Fichten ihre Wurzeln geschlagen, und hängen oft mahlerisch über dem Felsenschlunde; die durch Stürme und Schneelawinen abgesprengten Stämme reichen von einer Wand zur andern, und erhöhen das Groteske dieser Landschaft, deren Todtenstille nur selten durch das Glockengeläute der Saumthiere und Frachtwägen gestört wird, daher man fortan nur das dumpfe Getöse des ungesehen in tiefer Schlucht dahin brausenden Flusses vernimmt.

## 7.

Ist man schon hier zur höchsten Bewunderung dieser großartigen Natur hingerissen, so löset sich alles Denken und Empfinden in ein bewußtloses Staunen auf, wenn man zur zweyten gewölbten Brücke gelangt, denn hier ist der Weg 180 Fuß hoch an einer Felsenwand geführt, die senkrecht aus den schäumenden Wellen des eingeengten Flusses aufsteigt, und bey dieser großen Höhe von der jenseitigen, eben so glatten, als lothrecht emporsteigenden Kalkwand kaum 8 Klafter entfernt ist. Die Fahrbahn ist daher in der ganzen Breite in den Kalkfelsen eingesprengt. Dieser bildet ein natürliches Gewölb über die Straße, und vergebens beugt man sich an der, auf den Felsenklippen ruhenden Brustmauer hinaus, um unten den Rhein zu sehen, man wird ihn nur zwischen den überhängenden Felswänden 30 Klafter tief brausen hören.

Am Ende dieser frappanten Felsenspalte sind die überhängenden Klippen durch eine gewölbte Brücke verbunden, deren Länge über der schwindelnden Kluft nur 4 Klafter beträgt und die mit dem Bogen unmittelbar auf dem Felsen ruht; sie führt sogleich zu einem vorragenden Felsenblocke, welcher mit einer 2 Klafter langen und 13 Fuß breiten und hohen Gallerie durchgesprengt ist, und sodann einen freyen Rückblick nach der engen Felsenschlucht mit der hoch gespannten Bogenbrücke gewährt. **(Tab. VII. Fig. 2.)**

## 8.

Den schroff empor steigenden Felsenwänden mußte die Straßenbreite nunmehr in einer bedeutenden Länge durch Pulvergewalt abgerungen werden; die Fahrbahn zieht sich daher längs 4 bis 5 Klafter hohen Felsensprengungen hin, und ist längs dem tiefen Abgrunde mit Doppelgeländern und Stützmauern versichert, welche zwischen den Felsenklippen eine Höhe von 3 bis 4 Klafter erreichen.

Hingerissen von der Bewunderung der großartigen und schauerlichen Scenen der Natur und von den Schöpfungen der menschlichen Kühnheit, gelanget man zwischen diesen tiefen Abgründen und hohen Felsenwänden auf der wohl versicherten Straße zur dritten Brücke. Diese erscheint in ihrer Länge von 4 Klafter noch kühner erbaut, als die vorige; denn sie ruht mit ihrem gemauerten Bogen auf einer Seite ebenfalls unmittelbar auf dem Felsenufer, auf der anderen nur auf einem 2 Klafter hohen Pfeiler. Die Felsenschlucht erreichet aber hier eine Tiefe von mehr als 50 Klafter, und mit Entsetzen blicket man von diesem hoch gespannten Bogen in die schwarze Felsenspalte nach dem Rhein hinab, der wild tobend schon seit Jahrhunderten erfolglos gegen die glatten Wände stürmt.

## 9.

Die Straße ist auch an dem linken Ufer noch in Felsen gesprengt, und stets mit der bisherigen Senkung von 3 bis 4 Zoll geführt, welche zuweilen durch kurze Steigungen unterbrochen wird, dann aber tritt die hohe Felsenwand etwas zurück, und auf dem schmalen Vorgrunde ist eine kleine Weinschenke, die einzige menschliche Wohnung, welche in dieser schauerlichen Einöde zu finden ist.

Nur eine kurze Strecke dauert diese freyere Gegend, denn sogleich verenget sich das Felsenthal wieder zu einem noch engeren Schlunde, beyderseits steigen unmittelbar aus dem schäumenden Gewässer senkrechte Kalkwände bis zu einer Höhe von

2- bis 300 Klafter empor, und laſſen nur einen ſchmalen Streif des Himmels erblicken; bis zu einer Breite von 2 Klafter eingeengt, erfüllet der brauſende Rhein die Gegend mit ſeinem Getöſe, kein lebendes Weſen reget ſich hier, und man fühlet ſich beängſtiget, ſchwach und klein in dieſer großen und ſchauerlichen Schöpfung der Natur.

Die Straße konnte hier, wo faſt gar kein Vorſprung und Abſatz zu benützen war, nur durch die gewölbförmige Einſprengung in die ſenkrechte Felſenwand erzwungen werden, und obgleich in der bedeutenden Höhe von 20 bis 30 Klafter geführt, fällt jeder von der Bruſtmauer frey hinab rollende Stein in den Fluß, ohne die Felſenufer zu berühren. Mehrere hundert Klafter lang zieht die Straße in dieſem frappanten Profile fort (**Tab. VII. Fig. 3.**) und zeiget in der Regel 5 bis 6 Klafter hohe Sprengungen, die gewöhnlich in der ganzen Straßenbreite überhängend, rechts aber 30 Klafter hoch über dem Fluſſe mit Bruſt- und Stützmauern gut verſichert ſind. Immer ſteiler und ſchroffer wird die Felſenwand; wohin ſich auch das ſpähende Auge wendet, überall ſtarren ihm nackte Kalkwände entgegen, und nur kümmerlich wuchert zuweilen eine Tanne in dem engen Felſenriſſe; endlich führt da, wo kein Ausweg mehr möglich ſcheint, abermahls eine Gallerie durch den vorſpringenden Felſen ſicher und bequem hindurch. Dieſe hat den Nahmen: „das verlorne Loch,“ 32 Klafter zur Länge, 3 Klafter zur Breite und 2 Klafter zur Höhe, ohne das Straßengefälle von 4 Zoll zu unterbrechen; ſie iſt rauh ausgeſprengt, und 30 Klafter über dem Waſſerſpiegel des Rheins erhoben.

Noch eine Viertelſtunde lang iſt die Fahrbahn 3 bis 4 Klafter hoch in die Felſenwand eingeſprengt, und längs dem tiefen Abgrunde mit Geländer und Mauer verſichert, während auch jenſeits 100 Klafter hohe Felſenmaſſen aufſteigen, und auf ihrem flachen Scheitel dunkle Nadelwälder nebſt den Ruinen der Burg Rhäalta mit der Kirche Johannſenſtein tragen.

## 10.

Man senket sich hier mit 6 bis 7 Zoll in ungleicher Vertheilung näher an den Rhein hinab, und kaum hat man das vorspringende Felseneck umfahren, als sich die finstere und unheimliche Felsenschlucht in ein freyes und freundliches Thal öffnet, aus welchem der Markt Tusis an einem flach abdachenden Hügel zwischen üppigen Fluren und Obstgärten stolz hervor schimmert.

Einen erheiternden und freundlichen Anblick gewährt diese freye Landschaft nach der so eben durchwanderten **Via mala**, die mit aller Kraft ihrer Schreckniſſe einen so tiefen Eindruck auf das Gemüth hinterläßt, daß man noch nach Jahren stets die beyderseits aufsteigenden Felsenmassen und das dumpfe Getöse des tief unten brausenden Gewässers in der Erinnerung behält; allein eben so unvergänglich bleibt auch der Eindruck der kühnen Straßenanlage zurück, die bey allen ihren einzelnen Unregelmäßigkeiten, dennoch als ein großer Sieg der Kunst über die rauheste Natur zu betrachten ist, und in dieser Beziehung bleibt diese Straßenanlage immer ein erstaunungswürdiges, kühnes Unternehmen, welches, wenn gleich nicht in Hinsicht der Kosten und Pracht und der regelrechten Ausführung, doch aber gewiß in Rücksicht der überwundenen Localhinderniſſe, den schwierigsten Stellen der Straße über den Simplon an die Seite gesetzt zu werden verdient.

## 11.

Nach einer Viertelstunde hat man Tusis erreicht, und übersetzt unmittelbar vorher die reißende Nola auf einer neu erbauten Bogenbrücke mit 56 Fuß Durchmesser und 54 Fuß über dem beynahe ausgetrockneten Flusse erhoben. Sie ist aus Steinmauerwerke im vollen Zirkel erbaut, an den Ecken mit Quadern bekleidet, und hat 15 Fuß zur Breite. Hier überblicket man die breiten, dunkelgrauen Schottermassen, welche dieser wilde Gebirgsbach in seiner Wuth von dem Hochgebirge ab-

gerissen, und in das flache Thal bis gegen den Rhein heraus geführt hat; man bemerket endlich auch weiter aufwärts noch die gedeckte Brücke, welche diesen Torrente auf dem alten Wege überspannt.

Tusis zieht sich mit seinen sehr engen und gepflasterten Gässen gegen den Hügel hinauf, und zeigt an seinen alterthümlichen Häusern mehrere sinnreiche Aufschriften und Gemählde; hier fanden wir auch nach langer Zeit wieder die ersten geschlossenen Obstgärten, in welchen jedoch am 28. Juny die Kirschen noch grün und unreif waren.

## 12.

Da die Straße in ihrer weiteren Fortsetzung längs dem breiten Thale bis Chur nur Merkwürdigkeiten geringerer Art darbiethet, so kehrten wir von Tusis wieder durch die **Via mala** nach Andeer, und durch die Roffeln nach Splügen zurück, und hatten hiedurch Gelegenheit, nochmahls die Kühnheit zu bewundern, mit welcher der vorige, enge und gefahrvolle Saumweg in eine bequeme und sichere Fahrstraße umgestaltet wurde.

Bis zu dem Ende des 15ten Jahrhunderts wagte sich Niemand, in dieser schauerlichen Felsenschlucht des **Piz Beverin** eine Bahn zu eröffnen, daher der Weg in einer Breite von 6 Fuß an dem höheren Abhange dieses Gebirges durch den Dürrenwald in das Schamserthal, und hier oberhalb den Dörfern Lohn, Mathon und Vergenstein nach Suvers und Splügen im Rheinwaldthale geführt wurde.

Im Jahre 1470 unternahm es die Gemeinde Tusis, den Weg von der Nolabrücke nach Rongella zu bahnen, von hier aber in den Rheinschlund hinab zu senken, und über dessen Felsenufer jene Bogenbrücken zu spannen, welche die Kühnheit ihres Erbauers, Christian Wildener, aus dem Davoser Thale, verewigen werden.

Durch Boccobelli's neue Straßenanlage ist auch die bedeutende Anhöhe von Rongella gänzlich vermieden, und die

Fahrbahn stets längs dem linken Ufer des Rheins durch das verlorne Loch geführt; bey der nächst folgenden Brücke vereiniget sie sich mit dem alten Wege, oder der sogenannten **Via mala**, und kürzet hiedurch diesen Weg durch die schauerlichste Felsenschlucht der Schweiz auf eine Stunde ab.

Nach dem eine Stunde langen Schamserthale betraten wir den finsteren Felsenschlund der Roffeln, und nach einer halben Stunde erfreute uns wieder der freundliche Anblick des Dorfes Splügen im Rheinwaldthale mit seiner hoch gelegenen Kirche. Mehrere große Herden zogen heute, am Peter- und Paulstage, eben auf die Alpen, und die ganze Bevölkerung war in Bewegung, die festlich geschmückten Rinder, diesen größten und beynahe einzigen Reichthum dieser Gebirgsbewohner, vorüber ziehen zu sehen.

# Fünfter Abschnitt.

## Ueber den Splügen an den Como-See.

### Erstes Capitel.

### Von Dorf Splügen bis Isola.

1.

Unmittelbar in Splügen trennt sich die neue Straßenanlage über den Splügenberg, von jener über den Bernhardino, und diese Vereinigung zweyer Handelsstraßen verschaffet diesem Dorfe reges Leben und Wohlstand; hier besteht eine Wegmauth, bey welcher die Gebühr entweder für die ganze Straßenlänge bis Chur, oder bis an den Endepunct der Reise berechnet und abgenommen wird, wenn dieses nicht schon bey dem Eintritte in den Canton geschehen ist. Für die Reisenden über den Splügen ist diese Gebühr von hier bis an die lombardische Gränze mit 15 Batzen für zwey Pferde festgesetzt. In Folge der von beyden Regierungen geschlossenen Verträge, ist die neue Straße von Splügen bis an die Gränze des Cantons von den Ingenieurs und auf Kosten des Mailänder Guberniums hergestellet, die Erhaltung aber von dem Freystaate Graubündten übernommen worden.

## 2.

Wir verließen Splügen an dem kalten, aber heiteren Morgen des 30. Juny, und Alles verkündigte einen freundlichen Tag zum Übergange über das Hochgebirge. Die neue Straße beginnt mit einer schon früher bestandenen Jochbrücke über den Rhein, welche in drey Öffnungen 27 Klafter zur inneren Länge hat, und mit der Jahrszahl 1789 bezeichnet ist. Die gedeckte Fahrbahn hat 10 Fuß zur Breite, und ruhet mit der Pfostenbrückung auf 8 schief stehenden Jochpilotten, während sie überdieß noch mit 3 Hängsäulen unterstützet wird.

Bey dieser Brücke erfreut man sich nochmahls der schönen Aussicht nach dem üppigen Wiesenteppiche des Rheinwaldthales, und den beyderseits hoch empor steigenden Gebirgsmassen, vor Allem aber nach der majestätischen Felsenpyramide des Mittagshorn und nach jenen hohen Gletschern hinauf, welche in ihrem eisigen Busen die ewig sprudelnden Quellen des Rheins enthalten, mit ihrem unversiegbaren Wasserreichthume zuerst die gräßlichen Felsenschlünde der Hochalpen durchwühlen, dann des Bodensees großes Becken füllen, nach dem berühmten Falle nächst Schaffhausen, Deutschlands herrliche Ufer und Städte beleben, und sich endlich in Hollands Ebenen in den unermeßlichen Ocean ergießen.

## 3.

Eine hohe Aufdämmung führt in der Breite von 2 Klafter steigend durch die schmale Thalfläche in eine enge und finstere Felsenschlucht dem brausenden Hauslebache entgegen, und hier erhebt sich die Straße mit dem Steigungsgesetze von 6 Zoll an dem linken Bergabhange im Zickzacke mit vier Wendungen hinauf, welche schnell auf einander folgen, und steigend angelegt sind.

Nach einem geringen Zwischenraume leitet eine hölzerne Brücke mit einer Öffnung von 5 Klaftern und einem einfachen Strebwerke über den schäumend herabstürzenden Bach an das

linke Ufer, die Straße erhebt sich hier in dem engen Felsenschlunde abermahls mit mehreren, größtentheils in Felsen gesprengten Wendungen, und ist an dem steilen Abhange mit trocknen Steinmauern unterstützt, welche sich bey einigen Wendungen bis zu einer Höhe von 20 Fuß erheben.

Hier bildet das düstere Thal einen engen Felsenpaß, schwarze Klippen steigen senkrecht aus der schmalen Thalfläche empor, und wild tobend eilet der Bach hinaus in das freyere Rheinwaldthal, doch bald erweitert sich die waldbedeckte Gegend, und man erhebt sich abermahls mit zwey Wendungen und der gleichförmig vertheilten Steigung von 6 Zoll an dem sanft abdachenden Bergabhange, in welchen die 15 Fuß breite Fahrbahn größtentheils eingeschnitten, und mit 4 Fuß hohen Steinmauern verwahrt, übrigens aber mit 18 Zoll breit gepflasterten Rinnsälen gegen die Gebirgswässer geschützt ist, während an der Thalseite das hohe Geländer mit doppelten Balken genügende Sicherheit längs dem Abgrunde und brausenden Waldbache gewährt. Die Wendungen sind durchaus in sehr spitzigen Winkeln angelegt, und ich erhob ihre Länge (**Tab. VIII. Fig. 3.**) mit 6½ Klafter, die Breite an der Theilungsspitze mit 7 ⅙ Klafter, und ihre ganze Steigung mit 3 Fuß.

In geringer Entfernung führt eine gemauerte Brücke an das rechte Ufer des Baches, und trägt auf dem 33 Fuß langen Bogen zwischen 4 Fuß breiten und 2 Fuß dicken Pfeilern ein hölzernes Geländer mit doppelten Balken und 6 Fuß von einander entfernten Säulen.

## 4.

Nach dieser Brücke werden die bisher dichten Nadelwälder immer lichter und spärlicher, mehrere bedeutende Schneemassen liegen an den Bergabhängen, und in ziemlicher Nähe starren große Schnee- und Eisfelder zwischen den tief eingerissenen Felsenklüften in das Thal herab, das düster und melancholisch sich zwischen hohen und kahlen Gebirgsmassen steil erhebt.

Die Gebirgsart ist Anfangs Kalk, dann aber Glimmerschiefer, und bildet ziemlich sanfte Bergabdachungen, daher auch die Straße bloß eingeschnitten, und wegen des quellenreichen und lockeren Erdreiches neben dem gepflasterten Rinnsale mit einer 4 Fuß hohen, trockenen Steinmauer versichert, an der Thalseite aber nur mit Erdböschungen und hohen Geländern versehen ist.

Die Hauptrichtung des Thales und der Straße geht fortan von Norden nach Süden. Der Hauch des Frühjahrs hatte auch schon die höheren Regionen erreichet, und in vollen Strömen ergossen sich die Schneewässer aus den tiefen Schluchten und nackten Höhen in den Bach herab, der wild tobend längs der Straße von Felsen zu Felsen herunter stürzt.

Eine hölzerne Brücke von der schon beschriebenen Bauart führt an sein linkes Ufer, und es zeiget sich bald der imposante Anblick von zehn über einander liegenden, ungefähr 50 Klafter von einander entfernten Wendungen, mit welchen sich die Straße an dem flachen Bergabhange zwischen zwey Felsenschluchten hinauf windet, da sich das Thal schon in mächtiger Steigung dem Übergange nähert, und der Bach daher nur hohe Cascaden bildet.

Diese Straßenzüge sind in der Regel eingeschnitten, und nur in den Vertiefungen und Wendungen mit Stützmauern versichert; die Geländer erheben sich rücksichtlich der hohen Schneemassen zu einer Höhe von 5 Fuß, und die 4zölligen Geländerbäume ruhen von 2 zu 2 Klafter in den 8 Zoll dicken Geländersäulen. Das Erdreich ist lehmig, häufig mit Schiefersteinen vermengt, und scheint den Abrutschungen unterworfen zu seyn.

Hier sieht man keine Bäume mehr, die Bergflächen sind kahl, und unter den mageren Grasarten erhebt die Alpenrose ihre liebliche Blüthe dicht neben den hohen Schneemassen, welche sich bis an die Fahrbahn herabzogen.

Immer mit 6 Zoll und ohne Stützcanal sich aufwärts ziehend, ist die Straße noch tief mit Schnee bedeckt; nach

einem kurzen Zuge längs dem Bergabhange erhebt sich dieselbe abermahls mit sechs Wendungen, und die theilweise zerstörten Geländer beweisen hier das Abgleiten mächtiger Schneemassen, daher für diese Strecke auch die Erbauung einer gewölbten Gallerie angetragen ist.

Von der letzten Wendung zieht die Straße an dem flachen Bergabhange zwischen 6 bis 12 Fuß tief ausgeschaufelten Schneewänden unmittelbar bis an den nahen Scheitelpunct, und mehrere freye Strecken ließen die Einschnitte in das Schiefergestein bemerken.

## 5.

Eine kreisförmige Mauer von bedeutendem Durchmesser bezeichnet hier sowohl den höchsten Punct der Splügenstraße mit einer Höhe von 6433 Fuß über der Meeresfläche, als auch die Landesgränze Italiens und der Schweiz; rings herum von hohen Gebirgsmassen umgeben, ist die Aussicht sehr beschränkt, und man bemerket eine große Ähnlichkeit mit dem Passe des Bernhardino.

Während sich in den tieferen Thälern schon die ganze Triebkraft der Natur entwickelt, und in Italiens Gefilden sogar schon die Ernte begonnen hat, ist hier noch Alles in dem frostigen Winterkleide eingehüllet, und kalte Winde beweisen fühlbar, daß man schon hoch über der Region des Lebens erhoben sey.

Die beyderseitigen Gebirgsstöcke erscheinen bey ihren flachen Abdachungen verhältnißmäßig niedrig, allein sie erheben sich noch mehr als 3000 Fuß über den Scheitelpunct der Straße, welche hier eine Höhe von 1813 Fuß über dem Dorfe Splügen, und eine Länge von 4000 Klafter, oder einer deutschen Meile, erreichet hat.

Von hier erkennet man durch die enge Thalschlucht zurück deutlich die scharfe Felsenspitze, die das Dorf Splügen beschirmet; nach wenigen Schritten tauchet dieses letzte Bild von Graubündten unter, so bald man die Lombardie betritt, denn

die Straße senket sich sogleich zwischen 12 Fuß hohen Schneewänden an die südliche Seite des Gebirges hinab, und in einer Entfernung von 4 bis 5 Klafter steigen felsige Gebirge stufenförmig zu bedeutenden Höhen empor.

## 6.

Man findet an dieser Seite größere Schneemassen, als an der nördlichen Abdachung, und die ausgeschaufelten Schneewände erreichen noch eine Höhe von 12 bis 15 Fuß in Zwischenräumen für einen Wagen; die Fahrbahn folget den Einbiegungen des sehr flachen Bergabhanges in regelmäßigen Linien, vermindert das Gefälle von 6 Zoll nach und nach auf 4 und 3 Zoll, und indem sich hier in der sanften Einsattlung schon ein flaches Thal zu bilden beginnt, gelanget man bald zu der ersten Cantoniera. Diese Zufluchtshäuser sind (Tab. VIII. Fig. 4.) mit einem gemauerten Stockwerke und einer Bedachung aus dicken Steinplatten, auf Kosten der Regierung hergestellt, und enthalten nebst 3 bis 4 Wohnzimmern, auch Stallungen und Wagenschupfen, mit der Bestimmung, den Reisenden den erforderlichen Unterstand zu verschaffen. In jeder derselben sind von der Regierung Wirthsleute aufgestellt, und zugleich zu dem Zwecke besoldet, damit sie im Winter die Fahrbahn offen halten, jede Gefahr beseitigen und das Ausschaufeln der Straße besorgen.

In unbeschreiblicher Pracht flimmerten die weiten Schneefelder in der hellen Mittagssonne, und gaben dieser winterlichen Landschaft einen eigenthümlichen Reitz; kein Lüftchen bewegte sich, und kein Wölkchen trübte das reine Blau des Himmels, nur ein leises Gemurmel unterbrach diese feyerliche Stille der Natur, es war das Herabrieseln der Wässer, welche der milde Sonnenblick dem starren Eispanzer entlockt hatte, die sich alsbald zu einem Bache sammelten, und in so gewaltigem Gefälle hinunter stürzten, daß die Straße nur mittelst Wendungen folgen konnte. Diese sind, zehn an der Zahl, in dem lang gedehnten Straßenzuge so vertheilt, daß dieser längs dem fla-

chen Bergabhange stets in der Nähe des jungen Baches sich abwärts senket, und unmittelbar zu dem sogenannten alten Wirthshause führt, welches von dem Gränzpuncte $^3/_4$ deutsche Meilen entfernt ist.

In dieser Strecke ist die Fahrbahn theils in blätterigen Schiefer gebrochen, theils mit 3 Fuß hohen Steinmauern gegen das lockere und unstäte Erdreich geschützet; muldenförmig gepflasterte Rinnsäle aber nehmen die Bergwässer auf, und an der mit dem abgebrochenen Materiale angedämmten Thalseite begränzen 6 Fuß hohe Geländer mit durchgeschobenen doppelten Balken die Fahrbahn, welche zwischen dem Geländer und dem 18 Zoll breiten Wasserlaufe eine Breite von 15 Fuß, und eine eben so regelmäßige Convexität, als reine Oberfläche darbiethet.

Die Wendungen sind auf der flachen Abdachung ziemlich weit ausgebogen, und haben den wesentlichen Vortheil einer horizontalen Anlage; das Gefäll der Fahrbahn beträgt 6 Zoll, dann aber 4 und 3 Zoll, und in einer kurzen Strecke 7 Zoll.

Die italienischen Ingenieurs, deren Gefälligkeit wir viele wichtige Aufschlüsse verdanken, gaben das befolgte Steigungsgesetz mit $^1/_{10}$ der Länge an, und wir fanden diese Angabe in der Folge durch die vorgenommenen Messungen bestätiget.

## 7.

In diesem Wirthshause, einem alten und weitläufigen Gebäude, ist das kaiserliche Gränz-Zollamt und ein Polizeyposten untergebracht, dessen Personale sich mit Artigkeit benahm, und welcher hier, in einer Meereshöhe von mehr als 5800 Fuß, mit allen Drangsalen einer Gegend zu kämpfen hat, aus welcher beynahe alle Vegetation verbannet ist, wo kein Baum die öden Bergflächen bedeckt, und selbst das Feuerungsmateriale weit hinauf geschleppt werden muß, um sich gegen die Strenge des langen Winters zu schützen, in welchem nicht selten die Schneemassen bis an die Fenster des ersten Stockwerkes hinauf reichen. Eine Glocke wird daher in diesem Wirthshause

zur Zeit der Stürme und Schneegestöber geläutet, um den Reisenden die Richtung des Weges anzuzeigen, welcher überdieß noch durch aufgesteckte hohe Stangen bezeichnet ist.

Von hier eröffnet sich ein breiter Thalkessel, rings herum von hohen Gebirgen und Felsen umgeben, auf welchen mächtige Gletscher lasten; die Straße durchschneidet ihn an dem rechten, sehr flach ansteigenden Rande theils horizontal, theils in einem Gefälle von 1 Zoll, und zwey hölzerne Brücken von 4 Klafter Länge und mit gemauerten Landpfeilern übersetzen den Bach, welcher aus den weit gebreiteten Schnee- und Eisfeldern bedeutende Zuflüsse empfängt. Er wendet sich bey der zweyten Brücke rechts und stürzet in den tiefen und gräßlichen Felsenschlund des Cardinell hinab, der ihn nach dem Dorfe Isola führt. Auch der alte Saumweg nahm seinen Zug durch diese enge Schlucht, führte, neben hohen Felsenwänden und schauerlichen Abgründen vorüber, nach Isola, und hier ereigneten sich beynahe jährlich mehrere Unglücksfälle durch abstürzende Lawinen; um so kühner erscheint daher der Übergang der französischen Reserve-Armee unter General Macdonald im November 1800 aus Graubündten über den Splügen nach Italien, wobey aber eine große Zahl von Soldaten und Pferden in den Abgründen den Tod fand.

Mehrere Gründe sprachen für die neue Straßenanlage im Cardinell, und wer die Riesenwerke am Simplon und in der **Via mala** gesehen, kann die hier sich entgegenstellenden Hindernisse nicht als unüberwindlich erkennen, doch waren auch eben so gewichtige Gründe vorhanden, diesen engen Felsenschlund gänzlich zu vermeiden. Diese behielten endlich die Oberhand, und die Straße wurde oberhalb des Cardinell vorüber und erst bey Isola in die Thalebene hinab geführt.

Der neue Straßenzug erhebt sich daher eine kurze Strecke auf dem steigenden Thalgrunde unmerklich zur zweyten Cantoniera, senket sich dann über eine sanft geneigte Fläche mit 3 Zoll, späterhin aber mit 6 Zoll hinab, und ist theilweise in Schieferfelsen gebrochen. Mehrere zerstreute Häuser

bilden das Dörfchen Tegiate, und hier eröffnet sich eine schöne Aussicht nach dem tief zu Füßen liegenden Thale mit dem freundlich herauf blickenden Isola und dem grünen Teppiche üppiger Wiesen, im Hintergrunde aber steigen schroffe Gebirgsmassen empor, und schließen diese Gegend in einen engen Thalkessel ein.

## 8.

Nach einer Wendung um einen Vorsprung des Gebirges, gelanget man an jene Strecke, wohin die Schneelawinen gewöhnlich ihren Zug zu nehmen pflegen, und Alles zerstören, was ihnen entgegen steht; die Straße ist daher in einer Länge von 117 Klafter mit einer gemauerten Gallerie gegen diese Schneemassen geschützt, und diese Gewölbe gewähren zugleich dem Reisenden einen sicheren Unterstand bey Gewittern und Schneegestöber.

Diese Gallerie hat 15 Fuß zur Breite und Höhe, 18 Zoll zum Gewölbschlusse, und schließet sich auf der Bergseite an die theilweise ausgemauerte Felsenwand an, auf der Thalseite aber ruht sie auf einem rauh verputzten Widerlager, das oben 3 und unten 5 Fuß zur Dicke hat.

Sie ist nach einem Gefälle von 5 Zoll mit kleinen, runden Steinen conver gepflastert, und wird durch 21 halbrunde, 6 Fuß lange Fensteröffnungen hell erleuchtet, das Gewölb aber ist nach einer schiefen Fläche mit Erde und Rasen bedecket, und hiedurch sowohl das Abgleiten der Schneemassen befördert, als auch die Gallerie gegen Beschädigung und Nässe gesichert. **(Tab. VIII. Fig. 6.)**

Längs dem sanft abdachenden Berge zieht die Straße mit dem Gefälle von 5 Zoll, und mit sechs weit ausgebogenen Wendungen, an der dritten Cantoniera vorüber, abermahls zu einer Gallerie von 107 Klafter in der Länge, und übersetzet zugleich eine tief eingerissene Felsenschlucht, die sich bis gegen Isola hinab erstrecket, an welchem man hier hoch über seinen Häusern vorüberzieht.

Die Straße hat wegen des ziemlich flachen Terrains nur

wenige Stützmauern, und überspannt mit einer 7 Klafter langen Bogenbrücke abermahls eine tiefe Felsenschlucht, um die Fahrbahn gegen die Wuth der Lawinen zu sichern.

Den Wendungen des Berges folgend, erreichet man in geringer Entfernung die dritte Gallerie, wovon 191 Klafter schon gemauert, 64 Klafter aber in zwey Abtheilungen einstweilen noch von Holz hergestellt sind; es wurde bey unserer Anwesenheit eben an der Umstaltung dieser Holzdächer in gemauerte Gewölbe thätigst gearbeitet, und nach ihrer Vollendung wird diese Gallerie in der imposanten Ausdehnung von 255 Klafter die längste an dieser und jeder anderen Straße seyn. Bey diesem Baue hat der Gewölbschluß eine Dicke von 2 Fuß, und die Gewölbsteine sind nicht nur von guter und lagerhafter Beschaffenheit mit glatten Oberflächen, sondern werden zur Erlangung der concentrischen Stellung auch nach einem hölzernen Modell emsig versetzt. Die schiefe Ebene der Rasendecke hat in der Regel $^1/_3$ der Breite zur Höhe, die Entfernung der Fensteröffnungen beträgt 5 Klafter, und die Seitenwände der Ein- und Ausfahrt sind mit Quadersteinen bekleidet, daher diese Bauwerke durch ihre Anlage und Ausführung die hinreichende Festigkeit gewähren.

## 9.

In dem Verhältnisse, als sich die Straße abwärts senket, geht die sanfte Abdachung des Gebirges in einen steilen Abhang über; die Straße stützet sich daher auf 4 bis 5 Fuß hohe trockne Steinmauern, und ist theilweise in Felsen gesprengt, größtentheils aber in steiniges Terrain eingeschnitten. Der Abgrund wird immer steiler, und in bedeutenden Strecken besteht dieser gähe Abhang nur aus losem Erd- und Steingerölle, das weder durch eine flache Böschung, noch durch eine Grasdecke zur Ruhe und Festigkeit gebracht ist; da jedoch die gründlichsten Untersuchungen der Haltbarkeit des Terrains, und die sorgfältigste Gründung der Stützmauern vorausgesetzt werden können, so verschwinden die Bedenklichkeiten, denen man sich bey

dem Anblicke dieser kühn darüber geführten Fahrbahn allenfalls zu überlassen geneigt wäre.

Hohe Felsenmassen thürmen sich zur Linken an der Bergseite auf, und bilden in der wildesten Unordnung hingeworfen, tief eingerissene Klüfte und überhängende, schwarze Trümmer, doch bilden sie auch einen schützenden Mantel gegen die rauhen Lüfte des Nordens, und lassen hier schon Nadelholz und üppigeren Graswuchs gedeihen.

## 10.

Nach zwey Wendungen führt ein langer Straßenzug fortan neben dem tiefen Abgrunde zur Wendung von Piannazzo, bey welcher die Straße eine entgegen gesetzte Hauptrichtung annimmt, und über den Berg hinab gegen Isola zurück lenket, das bereits im Hintergrunde liegt.

Nach Donegani's Messung liegt diese Wendung in gleicher Höhe mit der Rheinbrücke in Splügen; hier beginnt auch wieder eine flachere Bergabdachung, daher die Straße nur mit Erdandämmungen hergestellt, und bloß bey den Wendungen und Einbiegungen mit Stützmauern versehen ist.

Zehn Wendungen folgen in kurzen Zwischenräumen auf einander, und gewähren, von oben herab gesehen, mit ihren vielfachen Verschlingungen einen interessanten Anblick, der um so anziehender ist, als man hier auch einen Theil des hoch oben hingeführten Straßenzuges mit der zweyten und dritten Gallerie erblickt. **(Tab. VIII. Fig. 7.)**

Alle Wendungen sind horizontal, und größtentheils in sehr spitzigen Winkeln mit schmalen Zwischenräumen angelegt; die äußere Umfangslinie bildet gewöhnlich einen Halbkreis mit einem Durchmesser von 7'/3 Klafter, an der Bergseite sind gepflasterte Rinnsäle und längs dem Abgrunde trockne Stützmauern mit Doppelgeländern angebracht. **(Tab. VIII. Fig. 5.)**

## 11.

An dem Fuße des Berges angelangt, nimmt die Straße wieder ihre vorige Hauptrichtung nach Süden an, und folget

auf der schmalen Thalfläche dem Liro oder Lario, welcher sich, seitdem man ihn bey dem alten Wirthshause verlassen, auf seinem Zuge durch die **Via Cardinello** und bey Isola schon zu einem bedeutenden Bache verstärket hat.

Ein Seitenzug führt in gerader Richtung nach dem nahen Isola zurück, und bey diesem Trennungspuncte genießt man einen herrlichen Rückblick nach den Schlangenwindungen der Straße an dem hohen Berge hinauf, und noch weiter empor nach dem Straßenzuge mit den Gallerien, welche hier unmittelbar ober dem Standpuncte von ihrer schwindelnden Höhe herab schimmern.

## 12.

Hier hat man den eigentlichen Splügenberg schon überstiegen, und sich von dem Scheitelpuncte um 3187 Fuß gegen die Meeresfläche hinab gesenket, über welcher Isola noch 3246 Fuß erhoben ist.

Die Straße ist in dieser Abtheilung durchaus nach regelmäßigen Linien geführt, in den ein- und ausspringenden Berg- und Felsenbiegungen nach sanften Bogenlinien angelegt, und fortan eine gleichförmige, reine Convexität beobachtet; vor Allem aber tritt eine gleichmäßige Gefällsvertheilung vortheilhaft hervor, und verschaffet der Fahrbahn ein gefälliges Ansehen. Dieser kunstgemäßen Anlage und Aussteckung entspricht auch die Ausführung durch Nettigkeit und Reinheit; alles zeigt, daß dieser Straßenbau sowohl geschickten Händen anvertraut, als auch durch die erforderlichen Mittel reichlich unterstützt worden sey, daher man ihr, um nicht ungerecht zu seyn, in technischer Hinsicht den Vorzug vor der Straße über den Bernhardino, die **Via mala**, und selbst über einen großen Theil des nördlichen Simplon einräumen muß.

Ein eigentlicher Grundbau besteht bey der Splügenstraße, so wie bey allen italienischen Anlagen zwar nicht, indessen ist diese mit geringer Ausnahme beynahe durchaus über steiniges Terrain geführt, und wie es der Erfolg bestätiget, erscheint

hier die normalmäßige Dicke des Schotterkörpers von 9 Zoll um so genügender, als sich das Fuhrwerk gewöhnlich nur auf ein- und zweyspännige Wägen beschränket.

In den frühesten Zeiten, und noch im 14ten Jahrhunderte führte von Isola ein Alpenweg an dem Tambohorn links vorbey, über die Rheua-Alpe nach Ruffenen im Rheinwaldthale, und von hier über die Alvauna-Alpe in das Savienthal und nach Ilanz; ein Wirthshaus stand damahls am Tambohorn, und wurde in der Folge mit einem großen Theile des Weges unter einem mächtigen Gletscher begraben, nur die große Glocke wurde zu Tage gefördert, und kam nach Isola; dieses Ereigniß aber gab dem Wege über den Splügen seine erste Entstehung, und der Anlage der **Via mala** eine größere Ausdehnung und Wichtigkeit.

---

## Zweytes Capitel.

### Von Isola nach Chiavenna und dem Como-See.

#### 1.

Nach den durch die Gefälligkeit der italienischen Ingenieurs erhaltenen Ausmessungen beträgt die Länge von dem Scheitelpuncte des Splügen bis zum Zollhause 3000, und von diesem bis Isola 5400 Klafter, welches daher 12,400 Klafter von dem Dorfe Splügen entfernt ist; nach Chiavenna aber beträgt die Entfernung noch 9200 Klafter, und die dahin führende Straße durchschneidet die schmale Thalebene an dem linken Ufer des Liro in regelmäßigen Zügen, bis sich die beyderseitigen Gebirgsmassen zu einer engen Thalschlucht nähern, in welcher die Fahrbahn 2 bis 3 Klafter hoch in Glimmerschiefer gesprengt, und an der Thalseite mit Stützmauern versichert ist. Sie senket sich mit einem Gefälle von 6 Zoll, und führt

mit einer 6 Klafter langen Brücke, welche mit ihrem Strebewerke auf gemauerten Landjochen ruht, über das Felsenbett des brausenden Baches, an das rechte Ufer, in einer geringen Entfernung aber mit einem 45 Fuß langen Bogen wieder an die linke Seite zurück.

An dieser Stelle bedrohten vormahls gewaltige Schneelawinen den Reisenden, und beynahe jährlich ereigneten sich hier mehrere Unglücksfälle; dieser Gefahr ist seit dem neuen Straßenbaue durch die Herstellung einer 66 Klafter langen Gallerie vollständig vorgebeugt, da der Wanderer unter ihrem festen Steingewölbe ruhig und sicher vorüber zieht, wenn auch die furchtbarsten Schneemassen darüber stürzen und Alles zu verderben drohen. Diese Gallerie hat bey einem Gefälle von 5 Zoll mit den übrigen die Bauart gemein, und wird durch zehn Fensteröffnungen erleuchtet; die Straße senket sich in einer kurzen Strecke mit 7, sodann aber nach dem Gefälle des Baches mit 3 Zoll bis zur nächsten hölzernen Brücke hinab, und zeigt das prächtige Schauspiel des Wasserfalles von Piannazzo am linken Ufer des Liro, welcher hier wüthend über die abgestürzten Gneistrümmer hinunter tobt. Die bedeutende Wassermenge stürzet sich in vereinigten Wogen gegen 800 Fuß hoch, und unmittelbar an der Straße über eine schwarze, fast senkrechte Felsenwand bey 300 Fuß freyherab, und löset sich in Staub auf, den der Wind in die Lüfte zerstreut. Gern verweilt das Auge bey diesem herrlichen Schauspiele der Natur und diesem Kampfe zweyer gleich mächtigen Elemente, bis ihn eine Biegung des Thales verbirgt, und die Aufmerksamkeit durch die Holzbrücke abgelenket wird, mit welcher man abermahls das linke Ufer des Liro betritt.

## 2.

Das enge und schroffe Thal ästet in mehrere Seitenthäler aus, und erweitert sich dann zu einer lang gedehnten Wiesenfläche, auf welcher sich die Häuser von **Campo dolcino** erheben. Man findet diesen Nahmen des kleinen Dörfchens

besonders dann entsprechend gewählt, wenn man schon geraume Zeit zwischen den starren Schnee- und Eisfeldern des Bernhardino und den himmelanstrebenden Felsengestalten der finsteren **Via mala**, oder zwischen den kahlen Gebirgsmassen des Splügen zugebracht hat, und sich hier endlich wieder von einer freundlichen Landschaft, von dem üppigen Grün fetter Wiesen und dem Farbenwechsel schattiger Wälder umgeben sieht. Unmittelbar unterhalb dieses Dorfes brauset die Rabiosa zwischen schwarzen Felsenklippen aus dem gleichnahmigen Thale wüthend hervor, und stürzet sich in den Liro; eine 8 Klafter lange Brücke mit einem doppelten Hängwerke führt über diesen reißenden Waldbach, und die gut unterhaltene Straßenbahn durchschneidet die kahle Wiesenfläche in regelmäßigen Linien zwischen den hoch empor strebenden Gebirgsketten, bis sich diese bey dem Dörfchen Tini wieder näher zusammen ziehen, und das enge Jacobsthal einschließen.

## 3.

Mächtige Felsenblöcke liegen in wilder Unordnung zerstreut umher, und schäumend stürzet sich der Liro über das Steingerölle hinab, das sein Bett erfüllet, und seinen raschen Lauf zu hemmen strebt; doch mitten durch diese Steinwüste führet die Straße in regelmäßig vertheilter Senkung von 6 Zoll hinab, und stützet sich mit ihren Steinmauern unmittelbar auf die Granittrümmer, welche aus dem Bache empor ragen, und sie gegen seine Wuth sichern. Bald aber bildet derselbe über die abgestürzten Felsenmassen nur eine Reihe von Cascaden, die Straße verläßt daher seine Felsenufer und senket sich in gleichem Gefälle an dem steilen Abhange hinab, stets 1 Klafter hoch eingeschnitten, und mit 6 Fuß hohen Steinmauern unterstützet; so wie gepflasterte Rinnsäle den nöthigen Schutz gegen die Bergwässer gewähren, findet auch der Reisende volle Sicherheit an den hohen Geländern längs dem steilen Abgrunde, in dessen Tiefe der Lario tobet und brauft.

In dieser engen Thalschlucht führt die Straße an den

ärmlichen Gebäuden von Pietra und Prestone vorüber, und senket sich, sowohl an der Bergseite, als auch an dem steilen Abgrunde mit 12 Fuß hohen Stützmauern verwahrt, mit zwey Wendungen näher gegen das Ufer des Baches hinab, während sie in diesen Schlangenlinien an einer glatt abgemeißelten Granitwand vorüber führt, welche bey ihrer kolossalen Ausdehnung von 3 Klafter Breite und 2½ Klafter Höhe für eine Aufschrift über den neuen Straßenbau bestimmt zu seyn scheint.

## 4.

Eingeengt zwischen schroffen Felsenwänden, ist Alles ringsumher mit Steintrümmern bedecket; wohin sich das Auge wendet, trifft es nur auf Bilder der Zerstörung, und die feyerliche Stille wird bloß durch das dumpfe Getöse unterbrochen, mit welchem der Waldbach sich den Durchgang erkämpft.

Aber so schauderhaft auch diese Steinwüste erscheint, so mußte sie doch mit allen ihren Schrecknissen dem menschlichen Talente weichen, welches auch hier die Straße mit der bisherigen Regelmäßigkeit und Gefällsvertheilung anzulegen, und den aus dem Seitenthale hervor brausenden Bach in seiner Wuth dergestalt zu bezähmen wußte, daß er gegenwärtig auf 6 Steinstufen von 10 Klafter Länge und 12 Zoll Breite und Höhe auf die muldenförmig gepflasterte Fahrbahn abstürzet, und von dieser über ähnliche Abstufungen sich in den Liro ergießt.

Immer grauenvoller wird dieses Chaos der wild hingeworfenen Granitmassen, und unwillkührlich lenken sich die Gedanken bey dem Anblicke dieser Wildniß auf die großen Natur-Ereignisse, welche vermögend waren, diese Steinmassen von dem Gebirge abzureißen, und hierher zu schleudern!

So groß diese scheinbare Unordnung und Wildheit der Natur ist, eben so vortheilhaft nimmt sich dagegen die regelmäßige Straßenanlage aus, welche zwischen diesen Steinmassen theils durch Anfüllung der Vertiefungen und Spalten, theils durch Hinwegräumung und Absprengung der Granitblöcke

durchaus in einer Breite von 15 Fuß gebahnt, und ungeachtet dieser mächtigen Hindernisse in schönen Richtungen und gleichmäßigen Gefällsvertheilungen von 4, 5 und 6 Zoll prachtvoll hergestellt ist.

## 5.

In diesem, die Roffeln genannten Felsenschlunde, der an Wildheit und Ausdehnung Alles übertrifft, was die Straße des Simplon und die **Via mala** in dieser Art aufzuweisen hat, sind mehrere reißende Nebenbäche mit gepflasterten Mulden über die Straße in den Hauptbach geleitet, und an beyden Seiten von klafterhohen Granitmassen eingeschlossen, erblickt man die Fuhrwerke und Wanderer hoch über dem brausenden Liro winzig und klein dahin ziehen, bis sich die Straße an dem ziemlich steilen Abhange mit sechs über einander liegenden Wendungen abermahls gegen das Ufer hinunter senket, und mehrere mit Steinen umfangene Grasfleckchen endlich die Nähe menschlicher Wohnungen verkündigen.

Bald erheben auch einzelne Kastanienbäume zwischen dem starren Geröffel ihr freundliches Grün, und beschatten mit den weit gebreiteten Kronen die ärmlichen Häuser von Sottostozzo, Vuo und Cimaganto. Immer mehr überdecket die Pflanzenwelt mit üppigem Wuchse die enge Thalfläche, in dem Maße, als die Steintrümmer unter den Pflanzen verschwinden, wird die Gegend freundlicher, und indem man sich auf der sorgfältig erhaltenen Straße mit dem bisher beobachteten Gefälle und mit mehreren weit vertheilten Wendungen stets abwärts senket, erhebt sich **Madonna di Gallovaggio** mit seinem schlanken Kirchenthurme mitten aus dichten Kastaniengruppen mit aller Fülle italienischer Landschaften.

## 6.

Immer dem linken Ufer des Liro folgend, bildet die Straße in einem langen Zuge vier Wendungen, da dieser Gebirgsfluß stets ein mächtigeres Gefälle als die Fahrbahn hat,

und mit jeder dieser Abstufungen fühlet der Reisende um so mehr den lieblichen Hauch des milderen Klima's, als er noch vor wenigen Stunden zwischen Schnee- und Eisfeldern das Reich des ewigen Winters durchzog.

Das nahe Dorf S. Giacomo leihet dem engen, durch sein Steingeröffel berüchtigten Felsenthale seinen Nahmen, und hier senket sich die Straße, an welcher sich schon Korn- und Maisfelder, Nuß- und Maulbeerbäume erheben, längs dem steilen Bergabhange mit vier Wendungen in die Tiefe des Thales hinab.

## 7.

Die Landschaft wird mit jedem Schritte freundlicher und schöner, immer reitzender entwickelt sich die Mannigfaltigkeit der Gestalten und Farbenmischungen, üppige Weinpflanzungen stufen sich mit ihren mahlerischen Laubengängen und Hecken an den Bergabhängen hinauf, und bey dem Dorfe Bette gedeihen selbst schon Feigenbäume im Freyen.

Von hier vermehrt sich die Häuserzahl, und mit ihr die Lebhaftigkeit auf der neu erbauten Straße; das bisher enge Thal erweitert sich, und am Eingange eines Seitenthales erhebt sich die Stadt Chiavenna, am Abhange des mahlerischen Gebirges, in einer der heitersten Landschaften.

Mit der Ansicht dieser Stadt beginnet daher auch das von Francesco Bernucca Sr. kaiserl. Hoheit dem Erzherzoge Rainer, Vice-König des lombardisch-venetianischen Königreiches, gewidmete Werk: **Viaggio pittorico e storico al monte Spluga etc.** seine trefflichen Darstellungen der merkwürdigsten Gegenstände der Straße über den Splügen und längs dem Rhein bis Chur.

Die Straße verläßt bey Bette den Liro, welcher von seiner Wiege auf den Schneefeldern des Splügen bis hieher ihr Begleiter war, sie zieht an dem Abhange des Gebirges zwischen Mauern und Gebäuden, und beschattet von Gärten und Rebenpflanzungen in die Hauptstadt der ehemaligen Grafschaft

Chiavenna oder Clefen, welche nach den Einrichtungen Carls des Großen in der Vorzeit einen Theil des Herzogthums Mailand bildete, nach verschiedenen Schicksalen aber im 16ten Jahrhundert, in Folge der Kriegsereignisse, an den Freystaat Graubündten abgetreten, und von diesem durch eigene Vögte als eine unterthänige Landschaft beherrschet wurde, bis dieselbe nach der französischen Staatsumwälzung im Jahre 1797 nach der natürlichen Gränze der Alpen wieder zu Italien, und hiedurch nach dem Wiener-Congresse an das Haus Östreich kam.

## 8.

Chiavenna, das mit seinen Erzeugnissen von Kochgeschirr aus Topfstein schon mit den Römern im Verkehre stand, liegt an der reißenden Mera, und an der Vereinigung der neuen Splügenstraße mit den Saumwegen über den Septimer und Maloya, wodurch diese Stadt alle Vortheile eines lebhaften Handels von Deutschland und der Schweiz mit Italien genießt, und durch diesen neuen Straßenbau noch wesentliche Vermehrung dieser Vortheile besonders dann erwarten darf, wenn die natürlichen Vorzüge des Handelsweges über Chiavenna und den Splügen noch durch angemessene Zollverfügungen unterstützt werden.

Diese neue Straßenanlage hat von der Landesgränze bis Isola eine Länge von 2, und bis Chiavenna von 4 1/4 Meilen erreichet, sich in dieser Ausdehnung von der Höhe von 6433 Fuß bis auf 1080 Fuß der Meeresfläche genähert, und überall, auch an den rauhesten Abgründen und Felsenklüften den Sieg der Kunst über die Natur errungen, daher gegenwärtig sowohl die eleganten Kaleschen, als auch die beladenen Frachtwägen eben so sicher und bequem in dem gräßlichen Steingeröffel des Jacobsthales fahren, als sie von Isola hinauf über den **Passo dello morte** ziehen, und in den vier gemauerten Gallerien bey Gewittern und Schneegestöber sicheren Unterstand und Schutz finden.

## 9.

Mit gleicher Sorgfalt sind auch für die Offenhaltung der Communication während der Wintermonathe die zweckmäßigsten Einrichtungen getroffen, da die Regierung in jedem der vier Zufluchtshäuser, und in Isola ein Individuum besoldet, welches in dem ihm zugewiesenen Bezirke die Fahrbahn mit langen Stangen zu bezeichnen, und mit den beygegebenen Rutnern und Ochsen dieselbe zu brechen, im Frühjahre aber die gänzliche Ausschaufelung der Straße zu besorgen hat.

Eben so sorget auch die Regierung von Graubündten für die Offenhaltung dieser Gebirgsstraße, und besoldet zu diesem Zwecke im Dorfe Splügen zwey Arbeitsgesellschaften, die Vorleiter und Vorweger, wovon der Vorsteher der ersten, der Vorleiter, täglich mit einem oder zwey Ochsen bis an die Gränze zu fahren und zu bahnen hat. Bey größeren Schneemassen sind diese auf 10 bis 12 zu vermehren, und dann die erforderliche Zahl von Rutnern anzustellen. Dem Hauptweger, oder Vorsteher der zweyten Gesellschaft, ist die Leitung der Arbeiten übertragen, und er muß täglich mit 3 oder 4, und im Nothfalle mit allen 10 Wegern, die Bahn bis zur Gränze fahrbar erhalten.

Mit diesen Anstalten vereiniget sich noch der günstige Umstand, daß der Splügen den niedrigsten und bequemsten Paß über die Alpen aus Italien nach Graubündten darbiethet, und gewöhnlich mit weniger Schnee als alle übrigen Pässe belastet ist.

Bey diesen natürlichen Vorzügen war der Splügenpaß schon seit der Eröffnung der **Via mala** der frequenteste in dieser Gegend, und die Alpenstraße von Chiavenna über den Septimer kam daher um so mehr in Abnahme, als dieser nicht nur um 3 Stunden länger, sondern auch bedeutend höher und unbequemer ist. Durch die neue Straßenanlage von dem Como-See nach Chiavenna und über den Splügen bis Chur hat der Waarentransport schon gegenwärtig die Hälfte an Zeit gewon-

nen, und die Kraft eines Pferdes vermag jetzt die Ladung von 3 Saumthieren auf der neuen Straße fortzuschaffen, da man vorher 3 Centner, gegenwärtig aber 9 Centner Ladung für ein Pferd rechnet.

Der Splügen wird daher weit mehr benutzt, als der Bernhardino, weil (nach Meyer's Bergstraßen durch den Canton Graubündten u. s. w. Zürich, 1826) die Genueser ihre Waaren, wegen sicherer Rückfracht und geringerem Fuhrlohn, lieber über Mailand schicken, als über Arona und den Langensee, und weil nicht nur über Mailand schneller spedirt wird, sondern auch der Gränzzoll im Canton Tessin alle, selbst die durchgehenden Waaren beschwert.

## 10.

Die neue Straßenanlage wurde in dem Zeitraume von 1818 bis 1822 nach dem Entwürfe und unter der Leitung des **Ingegnere in capo** der k. Delegation Sondrio, C. Donegani, unter Mitwirkung des **Ingegnere** Carmenatti, durch den Bauunternehmer Talachini ausgeführt, und obgleich die seit dem Jahre 1827 auf dem Como-See bestehenden zwey Dampfschiffe für die Beförderung der Reisenden und Waaren sich als sehr zweckmäßig bewähren, so hat die Staatsverwaltung dennoch auch die Fortsetzung der Straße längs dem östlichen Ufer des Sees genehmiget, und was seit Jahrhunderten als eine Unmöglichkeit erkannt wurde, ist bereits in hoher Vollkommenheit vollendet.

## 11.

Chiavenna liegt mit seinen engen Gässen und hohen Häusern an beyden Ufern der Mera, und an der Öffnung des Pregelthales, welches, von diesem reißenden Gebirgsflusse durchströmt, nach einer Stunde zu jener Unglücksstätte führt, wo die Stadt Plurs mit allen ihren Einwohnern den Untergang fand, als sich am 4. September 1618 nach einem anhaltenden Regen ein Theil des Berges Conto ablöste, und alle Gebäude,

mit mehr als 2400 Menschen, unter seinem Schutte begrub, ohne daß es möglich gewesen, auch nur Einen zu retten.

Nach einer Länge von 2 Stunden tritt dieses Thal sodann in das Schweizergebieth, und spaltet sich nach 2½ Stunden in drey Pässe, wovon der zur Linken über den Septimer in das Oberhalbsteinerthal und längs der Albula nach Tusis an den Hinterrhein, oder über die Alpenhöhe von Churwalchen in 16½ Stunden nach Chur führt.

In der Vorzeit war dieser der allgemeine Heer- und Handelsweg zwischen Deutschland und Italien, bis nach der Sprengung der **Via mala** die größeren Vortheile des Splügenpasses allgemein benützet werden konnten.

Ein zweyter Paß führt über den Maloya an die Quellen des Inn, und in 22½ Stunden längs seinen Ufern durch Ober- und Unter-Engadein an die Gränze von Tyrol bey Martinsbruck, in dessen Nähe sich dieser Fahrweg bey der berühmten Finstermünz an die Poststraße nach Innsbruck und Bayern anschließet.

## 12.

Wir verließen das freundlich gelegene Clefen am Morgen des 1. July, und unmittelbar an der Stadt gab uns die neu angelegte Straße hinlängliche Veranlassung, die regelmäßigen Linien zu bewundern, mit welchen sie, bloß um den Anforderungen der Kunst vollständig zu genügen, mitten zwischen den reichsten Baum- und Weingärten hindurch führt; eben so wird auch die Aufmerksamkeit des Kenners und Nichtkenners durch die besondere Nettigkeit und Reinheit gefesselt, mit welcher die muldenförmigen Seitenrinnsäle nivellirt und hergestellt, die Brustmauern mit schön gemeißelten, weißlichen Granitplatten bedecket, und die Quer-Profile durchaus in gleicher Convexität erhalten sind.

Dieser hohe Grad von Vollkommenheit der neueren Straßen Ober-Italiens liegt nach meiner Meinung nicht einzig und allein in einer höheren Bildung der Baubeamten, sondern auch und

hauptsächlich in der Regierung und dem Volke, da die erstere nicht nur den großen Nutzen guter und regelmäßiger Straßen für den Staat und die Unterthanen in seinem ganzen Umfange erkennt, sondern auch diesem wichtigen Zweige der öffentlichen Verwaltung den größtmöglichsten Vorschub gewährt, und den Aufschwung der Kunst durch freygebige Geldbewilligungen sehr befördert. Eben so haben auch die Einwohner für Straßenbauten und deren regelmäßige Anlagen einen regeren Sinn, als irgend eine andere Nation, denn schon bey seinen eigenen Seitenwegen, Bewässerungscanälen und Grundabtheilungen an gerade Richtungen gewöhnt, erwartet der Italiener um so größere Regelmäßigkeit bey den Staatsstraßen, als er stolz darauf ist, Italien als das Heimathland der Kunst berühmt zu wissen. Er überläßt daher sein Grundeigenthum um so williger zum Straßenbaue, als er hierüber frey verfügen kann, und für dasselbe nach den Gesetzen in Geld, und ohne Kargheit, entschädiget wird. Der Ingenieur bestimmt daher bey dem Bauentwurfe die Richtungslinien ganz nach den Regeln der Baukunde, und nimmt in den Kostenüberschlag sowohl das Flächenmaß, als auch den Werth der einzulösenden Grundtheile auf, welcher sich gegenwärtig in der Gegend von Chiavenna auf den hohen Betrag von ungefähr 10 Kreuzer für einen Quadratmeter beläuft.

## 13.

Zur Verbesserung der Straße von Chiavenna bis nach Riva an den Como-See soll bereits die Fortsetzung der erwähnten neuen Anlage genehmiget seyn, bey welcher, eben so wie bey der Splügen- und allen übrigen Straßen, der Straßenkörper nur mit einer Dicke von 9 Zoll normalmäßig angetragen ist.

Die breite Thalfläche ist theilweise zum Feldbaue, größtentheils aber zu Wiesen benützet, hohe Berge und Felsen sind von tiefen Schluchten und Spalten zerrissen, in welchen noch einige Schneemassen den Wirkungen der südlichen Sonne Widerstand leisteten; mehrere Torrenten aber verursachen mit ihrem Ge-

schiebe großen Schaden in der Thalebene, und greifen mit den aufgehäuften Schutthügeln stets weiter um sich.

Nach einer Stunde bedecken nur noch Sumpfpflanzen den flachen Boden des Thales und man erblicket das nördlichste Ende des Como-Sees, der zwischen hohen Felsenwänden eingeengt, keine weite Übersicht seiner Wasserfläche gewährt, und sich bey einem hohen Wasserstande weit in die niedrige Thalfläche hinein erstrecket. Diese periodenweise Aufstauung des Lario und Versumpfung der Umgegend erzeugt hier jene ungesunde Luft, welche bey längerem Aufenthalte auf die Fremden nachtheilig einwirket und Fieber erzeugt. Weder auf dem festen Lande, noch auf der Fahrt über diesen Theil des Sees ist das Schlafen zuträglich, und man wird daher, wie wir es auf der Überfahrt selbst erfahren haben, von den Schiffern davon abgehalten.

## 14.

An der linken Seite liegen die wenigen Häuser von Riva unmittelbar am Fuße des steilen Bergabhanges und zwischen Steinbrüchen, in welchen weißlicher Granit gebrochen, und auf dem See und **Naviglio martesanna** nach Mailand gebracht wird.

Hier wird auch Alles ans- und eingeschifft, was von oder nach Italien kömmt, da beyderseits schroff empor steigende Felsen- und Gebirgsmassen bisher die Anlage einer Fahrstraße hinderten. Aber so mächtig auch diese Naturhindernisse erscheinen, ist die mailändische Regierung doch entschlossen, sie zu überwinden, und von Riva längs den Felsenwänden des Sees bis zur Ausmündung der Adda eine Fahrstraße sprengen zu lassen, die sich dort in Colico sowohl mit der Straße des Veltlin, als auch mit jener verbinden wird, welche in der neuesten Zeit am östlichen Ufer des Sees nach Lecco erbaut wurde, und sowohl durch die Anlage und Ausführung, als auch durch die überwundenen Localschwierigkeiten zu den merkwürdigsten und frappantesten Straßenbauwerken gehört.

Durch diese eben so großartigen als wohlthätigen Unter-

nehmungen kann künftig die ganze Länge des Sees zu Lande umfahren, und hierdurch der Handelszug über den Splügen wesentlich befördert werden, da gegenwärtig die Überfahrt nicht nur mit einem beträchtlichen Zeit- und Geldaufwande, sondern auch bey der Ausmündung der Adda noch mit bedeutenden Schwierigkeiten und Gefahren verbunden ist.

## 15.

Wir hatten vorsichtshalber schon in Chiavenna die Überfahrt nach Colico mit 35 Lire austr. behandelt, und es war 8 Uhr, als wir in 2 Barken, jede mit 4 Ruderern, eingeschifft, vom Ufer stießen. Unmittelbar aus den Fluthen des Sees erheben sich zur Rechten schroffe Felsenklippen, links aber bildet sich ein schmales Vorland, und ein Torrente hat weit in den See hinaus einen gewaltigen Schutthügel vorgeschoben, auf welchem gegenwärtig die üppigen Pflanzungen von Novate prangen.

Diese östlichen Ufer treten bald weiter zurück, und bilden die Ausästung des Veltlin mit der Adda, welche sich hier in den See ergießt.

Alles Geschiebe, das sie schon seit Jahrtausenden von den Hochgebirgen abgeschwemmt, lagert hier in dem seichten Becken des Sees, und hat ihn unmittelbar bey der Ausmündung des Flusses schon bis zu einer Breite von 50 bis 60 Klafter eingeengt, so wie auch die Tiefe dergestalt vermindert, daß man den Grund erblicken kann. So wie diese Schuttanhäufung der Schifffahrt nachtheilig ist, und insbesondere die Dampfschiffe hindert, bis Riva zu fahren, eben so ist sie auch eine wesentliche Veranlassung von jenen Versumpfungen, welche das untere Ende des Thales von Chiavenna, vorzüglich aber das Veltlin bedecken und ungesund machen.

Mitten aus dieser niedrigen Thalebene erheben sich auf einem Hügel die weitläufigen Ruinen des Castells Fuentes, das von dem spanischen Statthalter Fuentes im Jahre 1603 als

Schlüssel von Veltlin erbaut, während den nachmahligen Kriegen aber von den Schweizern zerstört wurde.

Kaum hatten wir diesen engen Canal durchschiffet, welcher den Como-See mit dem **Laghetto di Chiavenna** verbindet, als ein heftiger Südwind die Wasserfläche zu hohen Wellen empor trieb, und uns die Umschiffung der felsigen Ufervorsprünge so sehr erschwerte, daß die zweyte Barke mit dem Wagen und den Pferden in einer Felsenbucht beylegen, und endlich mit Tauen nachgezogen werden mußte.

Nach einer Fahrt von 2 Stunden erreichten wir in einer tiefen Einbucht den Hafen von Colico, der durch massive, vom Ufer auslaufende Steindämme halbkreisförmig umschlossen, und von geringer Ausdehnung ist.

# Sechster Abschnitt.

# Von dem Como-See über das Stilfser-Joch.

## Erstes Capitel.

### Von dem Como-See durch das Veltlin nach Bormio.

1.

Colico besteht nebst dem weitläufigen Post- und Gasthause, nur aus einer kleinen Zahl von Gebäuden, und hat bey seiner günstigen Lage am Eingange des fruchtbaren und stark bevölkerten Veltlin große Vortheile von dem Straßenzuge zu erwarten, welcher am Ufer des Sees südlich bis Lecco und Mailand im Jahre 1831 vollendet wurde.

Am jenseitigen Ufer der Schweiz spiegelt sich Tomaso in den Fluthen des Sees, und hohe Gebirge stufen sich mit den mannigfaltigsten Abwechselungen zur bedeutenden Höhe hinauf, doch vor Allem zieht der majestätische Legnone die Aufmerksamkeit an sich, der bey Colico unmittelbar aus dem See 7444 Fuß über denselben empor steigt, und eine unbegränzte Aussicht über die unermeßliche Ebene der Lombardie und das herrliche Wasserbecken von Como gewährt.

Als das Veltlin im Jahre 1797 wieder zu Italien gezogen wurde, begann die damahlige Regierung in Mailand, dieses

große Thal durch eine regelmäßige Straßenanlage mit dem Como-See zu verbinden, und die östreichische Verwaltung setzte dieses wohlthätige Unternehmen sowohl im oberen Veltlin gegen die Landschaft Bormio, als auch durch das Riesenwerk der neuen Straße über das Stilfser-Joch mit eben der großartigen Unterstützung und Anlage fort, als dasselbe begonnen wurde.

## 2.

Diese Straße führt von Colico am Fuße des Leguone in gerader Linie hoch aufgedämmt über das sumpfige Terrain; sie ist von 5 zu 5 Klafter mit senkrecht stehenden Pfählen von den 2 Fuß breiten Banquets und 12 Zoll breiten Seitengräben abgesondert, und zieht sich an den Sümpfen der Adda vorüber, welche, durch die Schuttanhäufung im Flußbette erzeugt, Fieberkrankheiten verursachen, in neuerer Zeit aber durch zweckmäßig angelegte Entwässerungsgräben wesentlich verbessert worden sind.

An beyden Seiten schmücken zahlreiche Ortschaften, Kirchen und einzelne Wohnhäuser die sanft ansteigenden Bergabhänge, und dichte Maulbeerpflanzungen prangen in üppiger Fülle zwischen reichen Rebenhügeln und emsig bestellten Ackerfeldern, weiter hinauf aber breiten Waldungen ihre dunkelu Schatten über diese heitere Landschaft aus, und über die hoch empor strebenden Gipfel flimmerten mehrere schneebedeckte Kuppen aus der gletscherreichen Berninakette herüber, und ließen alle Abstufungen von der südlichen Vegetation bis zu dem Reiche des ewigen Winters mit einem einzigen Blicke übersehen.

## 3.

Auf der regelmäßigen und gut erhaltenen Straßenbahn sicher und bequem dahin rollend, überläßt man sich ganz dem Genusse dieser freundlichen Gegend, und gern verweilt das Auge bey diesen reichen Gaben der Natur, bis sich die Thürme der Stadt und Poststation Morbegno erheben, und mit der prachtvoll erbauten Kirche die ganze Aufmerksamkeit fesseln.

Die Gäſſen ſind, wie in allen italieniſchen Städten, ſchmal, die Häuſer hoch und düſter, und ungeachtet die Entfernung von dem Como-See zwey Meilen beträgt, erſtreckt ſich die ſchädliche Einwirkung der Sümpfe des Addafluſſes bis hieher, jedoch ſind die Entwäſſerungsarbeiten des Dr. Sacchi ſchon mit günſtigem Erfolge gekrönt worden.

Unmittelbar außerhalb dieſer Stadt, welche ungefähr 3000 Einwohner enthält, nimmt die Straße einen geradlinigen Zug über die breite Thalebene, und überſetzet die Adda, welche hier keine Spur der Verſumpfung mehr zeigt, und in einem engen Rinnſale mit beträchtlicher Geſchwindigkeit abſtrömet.

Dieſe aus Eichenholz neu erbaute Brücke hat zwiſchen den hölzernen Landjochen eine Länge von 30 Klafter mit 5 Jochöffnungen und einer 10 Fuß breiten, beſchotterten Fahrbahn, welche mit ihren einfachen Geländern, 4 Ennsbäumen und Pfoſtenſtreu von einem darunter angebrachten Strebewerke unterſtützt wird. Die 3 Jochpiloten ſind ſowohl in der Mitte, als auch am Waſſerſpiegel durch Ruthen unter ſich verbunden, und gegen die Seitenſchwankungen ſowohl durch Kreuzbänder, als auch dadurch geſichert, daß die unterſten Ruthen bis an zwey niedrige Piloten verlängert ſind, von welchen ſich überdieß noch Streben gegen die Jochpiloten erheben. **(Tab. X. Fig. 5.)**

## 4.

Nach einer kurzen Strecke überſpannt ein gemauerter Bogen die reißenden Fluthen eines Nebenbaches, und die Straße durchſchneidet in gerader Richtung das eben ſo fruchtbare als ſchöne Thal; die 19 Fuß breite Fahrbahn iſt größtentheils über das Terrain aufgedämmt, und ſenkrecht ſtehende Pfähle ſondern ſie von den 2 Fuß breiten Banquetten ab, im Ganzen aber ſpricht ſich Regelmäßigkeit der Anlage und Emſigkeit der Erhaltung vortheilhaft aus.

Eine hölzerne Brücke von 34 Klafter Öffnung führt wieder an das linke Ufer der Adda zurück, und ruhet mit 4 Ennsbäumen und der beſchotterten Pfoſtenbrückung auf den gemauer-

ten Landpfeilern und drey Steinkästen, während ein Hängwerk eine weitere Unterstützung gewährt. (Tab. X. Fig. 6.)

5.

Eine unabsehbar lange gerade Linie führt dann zwischen den fruchtbaren und gut cultivirten Gründen zur dritten Brücke von gewöhnlicher Construction mit Eichenholz und kleinen Jochöffnungen.

Dieser Fluß hat schon einen bedeutenden Theil der fruchtbaren Ländereyen am Ufer verschlungen, und mit reißender Schnelligkeit strömt er über die weit ausgebreiteten Schotterbänke dahin; seinen weiteren Verwüstungen sind jedoch gegenwärtig durch Schutzwerke gehörige Schranken gesetzet. Diese Bauwerke bestehen theils aus einem pilotirten Schweller, auf welchem ein Uferpflaster aus großen, runden Flußsteinen ruhet, theils aus Faschinen, und mit Steinen beschwert. Noch häufiger suchte man den schrankenlosen Fluß durch schief stehende Abweiser aus großen Bruchsteinen zu bändigen, welche entweder zwischen senkrecht geschlagenen Pfählen aufgeschüttet, oder ohne diesen wie eine Mauer aufgehäuft, und an der Krone stehend gepflastert sind.

Einige dieser Steinsporen hatten auch eine senkrechte Stellung, allein die Spitzen oder Köpfe waren, ungeachtet der Pilotirung, größtentheils unterwaschen und beschädiget, wodurch ich in dem aus eigener Erfahrung geschöpften Zweifel über die Haltbarkeit und Zweckmäßigkeit senkrecht stehender Abweiser in reißenden Gebirgsflüssen noch mehr bestärkt wurde. Endlich sind auch in langen Strecken dicke Steinmauern aufgeführt, welche sich aus dem Flußbette senkrecht erheben, und an der Landseite sehr sanft abflächen. Im Allgemeinen zeigen diese Schutzwerke, und insbesondere die Steinmauern von großem Kraft- und Geldaufwande, während der Faschinenbau weder an der Adda, noch an anderen Flüssen der Lombardie eine so allgemeine Anwendung wie in Deutschland gefunden hat, ungeachtet von demselben ein günstiger Erfolg zu erwarten steht.

## 6.

Je weiter man kömmt, desto schöner gestaltet sich die breite Thalgegend, und von hohen Gebirgsmassen umgürtet, entwickelt sich die üppigste Vegetation zwischen den zahlreichen Ortschaften, Kirchen und einzelnen Häusern; wohin sich das Auge wendet, begegnet es den Blicken einer freundlichen Natur, und mitten im Schooße dieser reitzenden Landschaft erhebt sich die Hauptstadt Sondrio am sanften Abhange eines Hügels.

Die geradlinige Zufahrt ist mehrere hundert Klafter lang mit Bäumen besetzt, und die Banquets von der Fahrbahn durch Pfähle und gepflasterte Rinnsäle abgesondert. (Tab. X. Fig. 2.) Der ganze Straßenkörper ist nach einer reinen Gefällsvertheilung aufgedämmt, und die Oberfläche gewährt eine eben so schöne als bequeme Fahrbahn.

Sondrio ist die Hauptstadt des Veltlin und der Sitz einer k. Delegation; hohe, düstere Häuser verengen die Straßen, und hier ästet das stark bevölkerte Malenkerthal aus, welches sich tief in die hohe Gebirgskette des Bernina hinauf zieht, und durch Saumwege mit dem Engadein und Pregellerthale in Verbindung steht.

Die hohen Gebirgsketten des Legnone und Bernina schützen das breite Veltlinthal vor dem feindlichen Hauche des Nordens, und man findet daher bey Sondrio im Angesichte der schneebedeckten Gebirge noch die Früchte italienischen Klima's, insbesondere die edelsten Weinsorten in üppiger Fülle prangen, daher das Veltlin zu den fruchtbarsten Thälern der Alpen gezählt wird.

Von Italienern bewohnt, war es im 11ten Jahrhunderte der Stadt Como, später aber den Herzogen von Mailand unterthänig, und oft und lange der Kriegsschauplatz der Welfen und Gibellinnen. Im Jahre 1512 kam diese Landschaft, nebst Chiavenna und Bormio, an die Rupublik Graubündten, von welcher dieselbe nach mehreren Unterbrechungen bis 1797 als ein unterthäniges Land beherrschet wurde. Nach mehreren Aufständen gegen diese Regierung, welche ihre Unterthanen zwar

sehr gering besteuerte, aber der Willkühr der Commissäre, Advocaten und Geistlichen Preis gab, wurden die genannten drey Landschaften zu dem Königreiche Italien gezogen, und durch den Wiener Congreß mit der Lombardie vereiniget. Nebst der Einführung einer gerechten und regelmäßigen Landesverwaltung mit dem Sitze in Sondrio, war die neue Regierung sogleich darauf bedacht, den schon begonnenen Straßenbau im Thale zu vollenden, und das projectirte Riesenwerk der Straßenanlage über das Stilfser-Joch in Ausführung zu bringen, um hiedurch den reichen Naturerzeugnissen dieses gesegneten Thales sowohl nach Italien als auch nach Tyrol und den nördlichen Provinzen einen leichteren Absatz zu sichern, und diese wichtige Besitzung mit den übrigen Theilen der Monarchie in nähere Verbindung zu setzen.

## 7.

Die Straße ist, von Sondrio gerechnet, nach Stationen von 1000 Meters eingetheilt, und bis an die Gränze der Provinz Como, nahe vor Colico, mit 37 Abtheilungssteinen bezeichnet, welche 3 Fuß zur Höhe und 1 Fuß zur Breite haben.

Außerhalb der Stadt erhebt sich die 16 Fuß breite Fahrbahn mit 2 Zoll Steigung auf einen lang gestreckten, niedrigen Gebirgsvorsprung hinauf, und gewährt eine der schönsten Aussichten nach den reitzenden Gefilden dieses freundlichen Thales mit den zahlreichen Ortschaften und Kirchen, den emsig cultivirten Bergabhängen, und den mannigfaltigen Gestalten und Felsenhörnern der hoch empor ragenden Gebirgsmassen, zwischen welchen mehrere Schneekuppen hervor schimmerten.

## 8.

Die Straße senket sich dann zwischen den reichen Rebenpflanzungen mit 3 Zoll in die breite Thalebene hinab, und führt längs einer hohen Felsenwand an das rechte Ufer der Adda, welche ihren schlängelnden Lauf mit großen Verwüstungen an den fruchtbaren Gründen bezeichnet, und oberhalb dieser Felsen-

wand mit der geradlinigen Dammstraße tangirend durchschnitten ist. Diese ist hier mit einem 2 Klafter breiten Steinwurfe aus ungewöhnlich großen Schiefermassen gegen die Wuth des reißenden Flusses geschützet, und die Anwendung von Weidenpflanzungen würde hier mit dem besten Erfolge gekrönt werden.

Viele der benachbarten Grundstücke sind mit ausgelegten Linien von weißen, runden Kieseln, oder mit 12 Zoll breiten und hohen Bruchsteinen abgegränzet, eine Begränzungsmethode, welche nicht nur volle Sicherheit und Zierlichkeit gewährt, sondern auch die größte Dauer mit den geringsten Kosten erzielet, und daher allgemeine Nachahmung, besonders in holzarmen Gegenden, verdient. Diese runden Flußsteine werden auch häufig zur Pflasterung der Wassercanäle sowohl an der Sohle, als auch an den Uferwänden benützet, und diese Methode sogar an einigen Wildbächen angewendet, welche pfeilschnell über das Pflaster gleiten, ohne dasselbe zu beschädigen.

Nahe an der Wallfahrtskirche **Madonna di Tirano** führt eine hölzerne Brücke über den reißenden Poschiavo, der mit einer außerordentlichen Schnelligkeit gegen die Adda hinunter brauset, oberhalb der Brücke mit einer 8 Fuß dicken Steinmauer an beyden Ufern eingeengt, unterhalb aber mit einem Uferpflaster aus runden Flußsteinen zwischen 2 Klafter breiten Dämmen in Schranken gehalten wird. Er brauset durch eine sehr enge Kluft aus dem stark bevölkerten Pusklaverthale hervor, welches schon in der Vorzeit die Freyheiten Graubündtens genoß, und auch gegenwärtig, ungeachtet der südlichen Abdachung, zu diesem Freystaate gehört. Es endiget nach einer Länge von 6 Stunden an der Berninakette, und steht durch einen stark betretenen Saumweg mit dem Engadein in Verbindung.

## 9.

Nach einer Viertelstunde erreichet man das jenseits der Adda gelegene Städtchen Tirano, und bewundert die Sorgfalt und Nettigkeit, mit welcher in diesem Zwischenraume der 6 Fuß

breite Fußweg gepflastert, und durch stehend eingesetzte Platten um 3 Zoll über die Fahrbahn erhoben ist.

Die Addabrücke hat bey einer Länge von 12 Klafter, zwischen gemauerten Landjochen eine gewöhnliche Bauart, dagegen verdienen die Steinmauern einige Aufmerksamkeit, mit welchen die Ufer des schnell dahin eilenden Gewässers nach geraden Richtungen bekleidet sind, um die angränzenden Häuser zu schützen.

Auf der Post wird die Unreinlichkeit an der **Table d'hôte** nur von jener in den Zimmern übertroffen, ohne durch die Vortrefflichkeit italienischer Betten zu entschädigen; dagegen entfaltet die Gegend allen Zauber der südlichen Zone und üppigen Vegetation. Die majestätischen Gebirgsketten erheben sich in den mannigfaltigsten Formen in die Lüfte hinauf, und während über die Felsenkämme schon dicht beschneyte Kuppen in das Thal hernieder blicken, erfreut sich das Auge an den gesegneten Fluren der Weitzen- und Kornfelder und der dicht besetzten Rebenpflanzungen, an den mahlerisch gruppirten Ortschaften und Gebüschen, und an den schönen Straßenlinien, mit welchen diese liebliche Landschaft kunstgemäß und harmonisch mit dem Ganzen durchzogen ist.

## 10.

Unmittelbar bey Tirano erhebt sich die Straße mit 4 bis 5 Zoll auf einen mäßigen Hügel, und senket sich jenseits mit einem sanfteren Gefälle wieder in das fruchtbare Thal hinab, das von der wüthenden Adda unverwahrt verwüstet wird, während die Anhöhen stufenförmig mit Weingärten besetzet sind.

Nach drey Viertelstunden führt eine hölzerne Brücke von gewöhnlicher Bauart an das rechte Ufer der Adda, welche hier an mehreren Strecken durch Holzböcke mit zwey oder drey verschallten Füßen und steinbeschwerten Bretern versichert ist; eben so schützen auch senkrecht stehende Abweiser die Ufer gegen die Angriffe des Flusses. Sie sind am Kopfe auf pilotirte Schweller gegründet, und die runden Steine zwischen Balken eingeschränket.

Eine zweyte Brücke von gleicher Bauart führt wieder an das linke Ufer zurück; die Straße erhebt sich über einen sanft ansteigenden Gebirgsfuß, und allmählig vermindert sich der Weinbau und die Kastanienbäume zeigen sich in stets abnehmender Menge. Das Thal verenget sich zu einer schmalen Schlucht, in welcher die Straße 10 Klafter ober der brausenden Adda eingeschnitten, und auf 9 Fuß hohe, trockne Stützmauern gegründet ist.

Bald aber erweitert sich die Gegend wieder und zeiget eine der schönsten Landschaften mit vielen Ortschaften und mannigfaltig gestalteten Gebirgsformen. Unmittelbar am Wege erhebt sich das einsam stehende Gasthaus von Boladore, das für jeden anderen Reisenden ohne Interesse, sich bey uns noch lange im Andenken erhalten wird; denn durch ein mißliches Ereigniß mit den Pferden zwey Tage hier aufgehalten, hatten wir Gelegenheit, die Herzlosigkeit, Schlauheit und Geldgierde des gemeinen Volkes kennen zu lernen, und um das Maß der Unfälle voll zu machen, brach in der Nacht eines der furchtbarsten Gewitter mit dem gräßlichsten Sturme aus, der das Haus erbeben machte, und die schweren Steinplatten von dem Dache auf den schwachen Breterboden herunter warf, bis sich endlich ein heftiger Regen ergoß, der stromweise in die schlecht verwahrten Zimmer und Betten drang.

## 11.

Längs dem linken Ufer der Adda gelanget man in einer Viertelstunde an mehreren kleinen Ortschaften vorüber zu der engen Schlucht **la Serre**, wo die beyderseitigen Schiefergebirge bis an den Uferrand vortreten, häufig mit Felsentrümmern und verwitterten Steinmassen bedecket sind, und einen traurigen Anblick gewähren. Hier ist zugleich die Gränze des Veltlin, und man sieht noch einige Reste jener Mauer, die es einst von der Landschaft Bormio schied.

Obschon sich in dieser engen Schlucht mehrere Dörfchen und einzelne Häuser zwischen kleinen Kornfeldern erheben, ver-

mögen ſie dennoch nicht, die Eintönigkeit aus dieſer Gegend zu verbannen, in welcher ſelbſt die von den Gießbächen hoch aufgethürmten Schutthügel durch den menſchlichen Fleiß zu Wieſen und Feldern umgeſchaffen worden ſind; an den ſteilen Bergabhängen aber ſproſſen nur kleine Nadelholzpartien zwiſchen dem Steingerölle hervor, das in großen Maſſen ſich von den Schieferfelſen ablöſet, und den Pflanzenwuchs verdränget hat.

Innerhalb einer Viertelſtunde überſetzet die Straße zwey Mahl den Fluß mit hölzernen Brücken ohne bemerkenswerther Bauart, und führt, ſteigend und fallend, längs dem Bergabhange hin, der hier Gneiß und Granit enthält.

Endlich erweitert ſich dieſe düſtere Felſenſchlucht, und man erblicket am Fuße des hohen Umbrail das Städtchen Bormio, oder Worms, mitten in einem engen Thalkeſſel, welchen hoch empor ſteigende Gebirgsrieſen mit ihren ſchroffen Felſenmaſſen eng umſchließen.

## 12.

So freundlich und ſchön das Veltlin, eben ſo rauh und kahl iſt die Gegend von Worms, oder das ſogenannte Kalt-Land, das bey ſeiner hohen Lage, umgürtet von dem Panzer ewiger Gletſcher, kaum das wenige Korn zur Reife bringt, welches gegenwärtig eben in der Blüthe ſtand, da der Winter gewöhnlich ſchon im September oder October hier ſeinen eiſigen Thron aufſchlägt.

In dieſer freyeren Gegend führt die Straße nochmahls nahe an das linke Ufer der Adda, und iſt durch Steinmauern unterſtützt, welche auf felſige Vorſprünge gegründet ſind; durch den heftigen Gewitterregen der letzten Nacht wurden mehrere Strecken bedeutend beſchädiget, oder mit großen Maſſen von abgeſchwemmtem Bergſchutte bedecket, mit deſſen Wegräumung man jedoch bereits thätigſt beſchäftigt war.

Schon von ferne erblicket man hinter Bormio den neuen Straßenzug an dem Abhange des Umbrail eingeſchnitten; un-

mittelbar vor diesem Städtchen rauschet der Fredolfo vorüber, und bringet seine Gewässer der Adda schäumend zum Tribut, welche aus einem Thale zur Linken hervor strömt, und weniger wasserreich ist.

Zwischen beyden Gewässern liegt Bormio, das nur in der engen Hauptstraße einige ansehnliche Häuser zeiget; die Einwohner sind zwar noch Italiener, doch verstehen und sprechen viele derselben die deutsche Sprache. Auch die Trachten der Weiber mit großen wollenen Mützen oder Männerhüten, mit hochrothen Strümpfen bis an die Knöchel, mit Sandalen zur Fußbekleidung, und vielfach gefalteten Röcken erinnern schon lebhaft an die Nähe von Tyrol.

---

## Zweytes Capitel.

### Von Bormio über das Stilfser-Joch nach Mals.

#### 1.

Von Bormio wendet sich das Furbathal in östlicher Richtung gegen die Quellen des Fredolfobaches, und wird von den ungeheuren Felsenwänden des Ortler und Zewedul geschlossen; hier führt ein Saumweg unmittelbar nach Tyrol, und ein zweyter in das venetianische Camonicathal, das sich in südlicher Richtung zwischen Bergamo und Brescia öffnet und durch mehrere Saumwege mit dem Veltlin in Verbindung steht. Das Hauptthal von Bormio folget aber der Adda in nordwestlicher Richtung bis an ihren, 2 Stunden entfernten merkwürdigen Ursprung; hier spaltet sich dasselbe in zwey Arme, wovon der kleinere einen tiefen Felsenspalt in den Umbrail bildet, und die neue Bergstraße weit hinauf begleitet. Der Hauptzweig aber, das **Valle di Pedenoss**, zieht sich, von der Valbiola durchströmt, mit einer breiten und schönen Gegend über meh-

rere Ortschaften, bis an die Gränze von Graubündten bey Livino hinauf, und steht durch einen Saumweg mit Zernetz im Engadein in Verbindung. Ein nördlich ausästendes Seitenthal sendet ebenfalls über S. Giacomo einen Saumweg nach S. Maria im Engadein und Glurns in Tyrol.

Das Veltlin und die Landschaft von Bormio ist demnach hier auf allen Seiten von hohen Gebirgsketten und Gletschern ummauert, und nur gefahrvoll zu besteigende Gebirgspfade haben bisher die Verbindung mit den benachbarten Gegenden und Ländern unterhalten. Im Mittelalter war der Paß von Bormio über den Umbrail durch das Münsterthal nach Glurns in Tyrol sehr betreten, und für den Handelsverkehr von Wichtigkeit; als jedoch die Graubündtner im Anfange des 16ten Jahrhunderts diese Ländereyen an sich brachten, wurde dieser Weg aus politischen Rücksichten seinem Verfalle Preis gegeben.

Der östreichischen Regierung blieb es daher vorbehalten, über diesen hohen und rauhen Gebirgsrücken mitten durch das Reich des ewigen Winters eine Fahrstraße zu eröffnen, und hiedurch den reichen Naturerzeugnissen Italiens und insbesondere des Veltlins, diesen Ausweg in die nördlichen Länder zu verschaffen.

Dieses große Unternehmen, bis jetzt in Rücksicht der erstiegenen Höhe in Europa noch von keinem ähnlichen Straßenbauwerke erreichet, wurde unter der unmittelbaren Leitung des schon erwähnten Ober-Ingenieurs Donegani, unter Mitwirkung des Ingenieurs Dominici, durch den Pächter Talachini aus Mailand innerhalb drey Jahren ausgeführt, und nach der Vollendung im Jahre 1824 der allgemeinen Benützung eröffnet, seit dem 1. August 1825 aber auch mit der Brief- und fahrenden Post eingerichtet.

## 2.

Zur Bereisung dieser höchsten Alpenstraße brachen wir am 6. July mit Tagesanbruch aus dem ziemlich guten Postwirthshause von Bormio auf, und bemerkten in geringer Entfernung

von der Stadt den Straßenstein Nr. 65, welcher daher die Entfernung von Sondrio mit 65,000 Meters anzeigt.

Die Straße erhebt sich sogleich mit einer Steigung von 6 Zoll längs dem sanft abdachenden Fuße des Braglio; sie ist nur einige Fuß tief in den steinigen und kahlen Abhang eingeschnitten, und ohne Unterbrechung entweder mit gepflasterten Rinnsälen, oder mit einer Stützmauer begränzet, in welcher 2 1/4 Fuß lange und 7 Zoll dicke Pfähle längs dem Abgrunde angebracht sind; an der Bergseite aber ist die 18 Fuß breite Fahrbahn mit 2 Fuß breiten, gepflasterten Rinnsälen von 4 Zoll Vertiefung gegen die Gebirgswässer geschützet. (Tab. X. Fig. 3.)

Zwey Wendungen auf ziemlich günstigem und flachem Terrain folgen bald auf einander, und messen an der abgerundeten, mit 5 Pfählen bezeichneten Spitze (Tab. X. Fig. 7.) 10 Klafter in der Breite und 5 Klafter in der Länge; die ganze Steigung des Umwendeplatzes beträgt nur 1 Fuß, und 6 Fuß hohe Doppelgeländer sichern gegen den tiefen Abgrund der Adda.

Bey diesen Wendungen hat man einen imposanten Überblick des von allen Seiten eng umschlossenen Thales, aus dessen Hintergrunde die beschneyte Felsenpyramide der tre Signori in der reinen Morgensonne schimmerte, während das Thal und die Stadt noch im dunkeln Schatten lag.

Dann wird der Bergabhang steiler, die trockene, mit einem Sechstheile der Höhe aufgezogene Stützmauer höher, und an der Bergseite schützen 3 Fuß hohe, trockene Futtermauern die Fahrbahn gegen das Abrollen der Erdmassen aus den Einschnitten. (Tab. X. Fig. 4.)

### 3.

Mit einem regelmäßigen Zuge und einer Steigung von 5 und 6 Zoll führt die Straße längs dem steilen Bergabhange und tiefen Abgrunde zu einem der imposantesten Werke, welches uns lebhaft an die berühmte Felsengallerie von Gondo am Simplon erinnerte. Eine ungeheure Felsenschlucht, in welcher

die Schneelawinen mit einer Alles zermalmenden Kraft abstürzen, setzet hier der Straße ein mächtiges Hinderniß entgegen; jenseits aber steigt eine senkrechte Felsenwand empor, und hindert jedes Weiterschreiten. Donegani's Talent hat jedoch diese Hindernisse mit dem glücklichsten Erfolge überwunden, und über den weit gespalteten Felsenrachen eine Brücke gespannt, welche sich zwischen den gemauerten Landpfeilern bis zu der ansehnlichen Länge von 14 Klafter ausdehnt, und den Reisenden gegen jede Gefahr schützet, wenn furchtbare Schneemassen mit betäubendem Getöse darunter hinab stürzen und Alles zu zerstören drohen. **(Tab. IX. Fig. 1.)**

Die 13 Fuß breite Fahrbahn erhebt sich 49 Fuß über diese Felsenschlucht, der südliche Landpfeiler erreichet eine Höhe von 40, und der nördliche von 29 Fuß; beyde sind auf Felsen gegründet. Die Ennsbäume ruhen auf unterstützten Unterlagen und einem zweyfach über einander gestellten Strebewerke, welches überdieß aus 6 Reihen besteht.

Von dieser Brücke ist die Straßenbahn in einer Länge von 10 Klafter 50 bis 60 Fuß hoch in die Kalkwand senkrecht eingesprengt, und ein 10 Klafter hoher Felsenkegel bewahrt den Eingang in die unterirdische Felsengallerie, welche mit der Gewalt des Pulvers durchgesprengt wurde. Sie bildet mit dieser Zufahrt eine gerade Linie, hat 21 Klafter zur Länge, 2½ Klafter zur Breite und Höhe, ist beyderseits mit gepflasterten Rinnsälen versehen, und im gedrückten Bogen ziemlich glatt ausgesprengt.

Von dieser Gallerie entwickelt sich eine prachtvolle Aussicht in das schöne und wiesenreiche Thal von Pedenoß, in dessen Hintergrunde der S. Colombano seine Schneepracht in dem herrlichsten Sonnenglanze entfaltete.

Unmittelbar von der Gallerie führt ein schmaler Seitenweg in das nur wenige Schritte entfernte Mineralbad hinab, welches häufig besucht werden soll, obschon der Umfang der Gebäude beschränkt ist, und sowohl ihr Zustand, als auch die innere Einrichtung viele Verbesserungen wünschen läßt. Das

Mineralwasser ergießt sich in ein hölzernes Becken, und ist ohne Geschmack und Geruch.

## 4.

Von diesem, auf dem öden Felsenabhange einsam stehenden Bade erhebt sich die Straße noch eine Viertelstunde lang mit 5 bis 6 Zoll an dem furchtbaren und steilen Felsenabgrunde, aus dessen grauenvoller Tiefe von mehr als 80 Klafter man das dumpfe Brausen der Adda herauf vernimmt, ohne sie zu sehen, da der letzte Absturz eine senkrechte Felsenwand bildet. **(Tab. IX. Fig. 2.)**

Hoch über diesem Felsenschlunde stützet sich die Straße an der Thalseite auf trockene Steinmauern, welche größtentheils auf Felsen gegründet sind, und in den Vertiefungen eine Höhe von 12 Fuß erreichen. An der Bergseite ist die Fahrbahn durchaus in das Gerölle eingeschnitten, und eine 4 Fuß hohe Mauer aufgeführt, welche bey diesen lose über einander liegenden Stein- und Erdmassen als eine kaum zureichende Vorsichtsmaßregel erscheint, um Erdabrutschungen vorzubeugen.

Mit Entsetzen blicket man zwischen den 6 Fuß hohen Geländern in den gähen Felsenschlund zur brausenden Adda hinab, aus deren Wellenschaum auch jenseits steile Felsen hoch empor steigen, welche an den schmalen Abstufungen nur einzelne Nadelbäume kümmerlich ernähren.

Bald vermindert sich die Steigung auf 2 und 1 Zoll, das Thal spaltet sich hier, man folget der nördlich ziehenden engen Felsenschlucht, und indem man einen weit vorstehenden Vorsprung umkreiset, wird man hier durch den merkwürdigen Ursprung der Adda angenehm überraschet.

An der jenseits hoch empor steigenden Felsenwand stürzet nähmlich aus einer Öffnung von mehr als einer Quadratklafter die Adda schäumend bey 50 Fuß hoch herab **(Tab. IX. Fig. 3.)**, und vereiniget sich sogleich mit dem Umbrailbache, dem die Straße bis an seine Quellen hinauf folget.

5.

Von diesem Addaloche gelanget man bald zu zwey Wendungen, mit welchen sich die Straße über den steilen, mit losem Steingerölle bedeckten Bergabhang erhebt, und die beschädigten Geländer, Mauern und Fahrbahnen beweisen die Wuth der Schneelawinen, welche hier in dem kaum entwichenen Winter abgerollet sind.

Hier ist man ganz eingeschlossen in ein enges Felsenthal, von allen Seiten starren kahle, nackte Felsenberge herunter, nur spärlich wuchert mageres Gras zwischen den Steintrümmern, die man regellos und gefahrdrohend an den Abhängen erblicket, und bloß das Plätschern des Baches unterbricht die feyerliche Stille der Natur, welche hier beynahe alle Triebkraft verloren hat.

Zwischen diesen ungeheuren Steinwänden überspannt eine gemauerte, 4 Klafter lange Bogenbrücke eine der Schluchten, in welchen die Lawinen abzustürzen pflegen, und so wie auf der ganzen Straßenanlage sind auch hier für die Bergwässer gemauerte Durchlässe in angemessenen Entfernungen mit einer Breite von 15 Zoll mit Mörtelmauerwerk angebracht, und mit 6zölligen Platten bedecket.

Die Straße ist häufig 5 bis 8 Fuß hoch in den Kalkfelsen gesprengt, und erhebt sich abermahls mit zwey Wendungen in hohen Felsensprengungen; eine hölzerne Brücke von ähnlicher Construction und Länge, wie jene bey der Gallerie, verwahrt gegen die hier abstürzenden Schneemassen. In geringer Entfernung folget aus gleicher Ursache abermahls eine 7 Klafter lange Bogenbrücke über eine tiefe Schlucht, und zeiget einen 2 Fuß dicken Gewölbschluß, nebst einer Randverkleidung aus Quadersteinen; die Höhe der Widerlager bis zu dem Gewölbanfange beträgt 12 Fuß. Unter dem Schutze dieser im vollen Zirkel gewölbten Brücke bothen noch große Schneemassen der Sonne Trotz, da diese mit ihren erwärmenden Strahlen nur kurze Zeit des Tages in diese Felsenschluch-

ten einzudringen vermag. Unmittelbar darneben steht die erste von jenen fünf Cantonieren, mit welchen die östreichische Regierung auch diese Straßenanlage, so wie jene auf dem Splügen, für die Sicherheit und Bequemlichkeit der Reisenden und für die Offenhaltung der verschneyten Straße, freygebig versorget hat. Das Gebäude hat, so wie alle übrigen, ein Stockwerk mit einer Fronte von 5 Fenstern, und hier erblicket man an der gegenüber stehenden furchtbaren Felsenwand einen Wasserfall, der sich beynahe 500 Fuß hoch frey herunter stürzet, und bey größerer Wassermenge zu den schönsten Wasserfällen gehören würde.

Vier Wendungen mit fast parallelen Straßenzügen sind an dem steilen Bergabhange eingesprengt, der mit seinen horizontal liegenden und 1 bis 4 Fuß dicken Felsenschichten einen eben so sonderbaren als interessanten Anblick gewährt.

Durch die Ereignisse des letzten Winters, der kaum seit zwey Wochen aus dieser Gegend gewichen ist, sind auch hier mehrere Geländer zerstört, oder theilweise beschädiget; die Fahrbahn ist aber fortwährend von sehr guter Beschaffenheit, in reiner Convexität, und mit klein gewürfeltem Alpenkalk reichlich beschottert. Sie beobachtet durchaus eine gleiche Gefällsvertheilung, mit einer Steigung von 5 und 6 Zoll, ist eine halbe Stunde lang, 50 bis 60 Klafter über dem sehr engen Thale an steilen Felsenwänden hingeführt, größtentheils eingesprengt, und häufig hängen die Felsenmassen drohend über die halbe Straßenbreite, während 6 Fuß hohe Geländer mit 4zölligen Doppelsprossen und 8 Zoll dicken Säulen dem Reisenden genügende Sicherheit gewähren, wenn er in dieser einsamen Wildniß, wo nur Felsen sich seinem Blicke entgegen stellen, allenfalls mit Besorgniß in die grauenvollen Tiefen des Abgrundes hinab blicket.

## 6.

In der nächstfolgenden Strecke steiget der felsige Bergabhang in steiler Abdachung unmittelbar aus dem Bache empor,

und ist in seiner bedeutenden Länge der Schauplatz der gräßlichsten Schneestürze; allein so mächtig auch diese Hindernisse bey der ersten Auswahl der Straßenlinien erscheinen mochten, eben so glücklich sind sie beseitiget, denn hier eröffnet sich eine Reihenfolge von fünf Gallerien, die theils unterirdisch in Felsen gesprengt, theils mit Steinmauerwerk gewölbt sind, und die Straße vollkommen gegen diese Schneelawinen sicher stellen. Unwillkührlich fühlt man sich von Erstaunen über diese Riesenwerke des Menschen um so mehr ergriffen, als auch die schauderhafte Umgebung, die Großartigkeit und Kühnheit dieser Unternehmung noch wesentlich vermehrt.

Die gemauerten Gallerien haben eine innere Breite und Höhe von 13½ Fuß, die äußere Steinmauer enthält bey dem Gewölbanfange gewöhnlich 4 Fuß in der Dicke, und vermehrt diese, nach Maßgabe der Lawinen, bis auf 6 Fuß, in gleichem Maße wechselt auch die Gewölbdicke von 2 bis 3 Fuß; die Seitenmauer ist mit einem Drittheile der Höhe aufgezogen, und von 5 zu 5 Klafter mit halbrunden Öffnungen versehen, durch welche die mit 2 Zoll steigenden Gallerien hell erleuchtet werden. **(Tab. VIII. Fig. 6.)**

Die erste derselben ist in Felsen gesprengt, und an beyden Seiten mit Steingewölben bis auf 65 Klafter verlängert, eben so bildet auch ein kurzes Gewölb den Eingang zur zweyten, die sich in dem Felsen bis zu einer Länge von 83 Klafter ausdehnt. Die dritte und vierte bestehen bloß aus Mauerwerk, und erstrecken sich auf die Länge von 69 und 50 Klafter. Die fünfte Gallerie endlich ist wieder durch den Felsen gesprengt, und verlängert sich mit dem anstoßenden Gewölbe bis auf 46 Klafter.

Bey dieser letzten wendet man sich längs dem hoch eingesprengten Felsenabhange gegen einen Vorsprung, und auf diesem günstigen Standpuncte übersieht man nochmahls alle diese unterirdischen Felsengänge, welche mit Kühnheit und Kunst, theils durchgesprengt, theils aufgemauert, dem Fuhrwerke eine sichere und bequeme Bahn an einem Platze dar-

biethen, wo noch vor wenigen Jahren kaum ein menschlicher Fuß sich hingewagt, und wo noch jetzt die furchtbarsten Schneelawinen darüber stürzen. (Tab. X. Fig. 8.)

## 7.

Kaum hat man sich um den Vorsprung herum gewendet, als sich ein eben so überraschender Anblick dem erstaunten Wanderer darbiethet, denn hier, bey der zweyten Cantoniera, endiget sich das Thal, und ein dammartig empor steigender Kamm verbindet die beyderseitigen Gebirgsketten; die Straße wendet sich daher mit zehn, über einander liegenden Wendungen schlangenförmig hinauf (Tab. X. Fig. 9.), und gewährt auf ihren Abstufungen mehrere imposante Aussichten nach dem zurückgelegten Wege im engen Felsenschlunde. Von den zerstörenden Schneelawinen verschont, und durch die hohen Felsenwände gegen die rauhen Winde geschützt, ist dieser enge Thalkessel allenthalben mit einer niedrigen Grasdecke überzogen, in der sich schon die wieder erwachende Triebkraft entwickelt; doch von Bäumen verliert sich allmählig alle Spur, bloß einzelne Nadelgesträuche sprossen noch zwischen den Felsentrümmern hervor, und zur Linken stürzet der junge Bach im schäumenden Falle von dem Berge in die Tiefe der finsteren Schlucht hinab, in welcher er mehrere schöne Cascaden bildet, und die Straße bis Bormio begleitet.

Zwey weit geschwungene Wendungen führen um den sanft abdachenden Auslauf der östlichen Gebirgsreihe herum zur zweyten Cantoniera **Sponda lunga**, wo die erste Post von Bormio gerechnet wird, von welcher man zwischen zwey Felsenschluchten die erwähnten zehn Wendungen ersteigt.

Diese sind horizontal angelegt, und haben 8½ Klafter zur Breite, 4⅙ Klafter zur Länge, die Straßenzüge laufen parallel ab, und steigen mit 5 bis 6 Zoll, an der Thalseite erreichen die trockenen Stützmauern nur eine Höhe von einigen Schuhen, bey den gewöhnlich 40 bis 50 Klafter von einander entfernten Wendungen aber von 12 Fuß. Die Straßen-

breite ist fortwährend 3 Klafter, mit Einschluß der 2 Fuß breiten gepflasterten Rinnsäle an der Bergseite, an welcher streckenweise Steinsprengungen bestehen, größtentheils aber 3 bis 4 Fuß hohe trockene Futtermauern gegen das Abrollen der Erde und gegen das Steingerölle aufgeführt sind.

Auf diesem hohen Straßenzuge entwickelt sich in dem Maße der stufenweisen Erhebung eine stets weitere Übersicht der tiefen und schauerlichen Kluft, beyderseits von schroff empor steigenden Felsenketten umgürtet, aus welcher beynahe jedes lebende Wesen verbannt, und selbst die Pflanzenwelt nur auf einige Gesträuche und magere Gräser beschränkt ist. Und dennoch verweilt das Auge an diesem gräuelvollen Erzeugnisse der unergründbaren Schöpfung mit eben der Begierde, mit welcher es noch vor Kurzem die freundlichen Bilder des Veltlin und des Como-Sees bewundert hatte.

Umgeben von einer solchen riesenmäßigen Natur, fühlet sich der Mensch mehr als irgendwo von großartigen Ideen begeistert und zur Ausführung kühner Unternehmungen ermuthiget, vor Allem aber der Techniker bey derley Straßenanlagen, wenn er ringsumher nur mächtige Hindernisse aufgethürmt erblicket, die bloß Talent und Muth zu beseitigen vermögen.

## 8.

Von der letzten Wendung erhebt sich die Straße zwischen öden und kahlen Gebirgswänden, abermahls mit vier Wendungen und einer Steigung von 5 bis 7 Zoll, über eine sanft ansteigende Thalfläche zu der dritten Cantoniera hinauf, ohne in Hinsicht der Anlage und Bauart etwas Bemerkenswerthes darzubiethen.

Hier eröffnet sich eine Aussicht nach den schroffen und baumlosen Gebirgsmassen, die in ihren Schluchten und Einbiegungen tief mit Schnee erfüllet sind, und dieser Landschaft um so mehr einen einförmigen und traurigen Anblick gewähren, als hier weder Baum noch Gesträuch mehr den steinigen

Boden bedecket, und nur moosähnliche Gräser die einzigen Spuren der wieder erwachenden Natur sind.

Die hoch empor strebenden Felsenmassen verengen sich zu einem schmalen Thale, welches schäumend der Bach durchströmt, die Straße aber folgt seinem Ufer mit 3 Zoll Steigung hinauf, und ist mit 7 bis 9 Fuß hohen Stützmauern versichert.

Bald aber erweitert sich das Thal zu einer breiteren Fläche, und 3 Klafter hoch am Rande hingeführt, ist die Fahrbahn in die sanfte Abdachung eingeschnitten und an der Thalseite angedämmt. Sie gewährt nur eine beschränkte Aussicht nach den kahlen Erdrücken und den hinter denselben aufsteigenden Felsenmassen und schneebedeckten Kuppen, der Rückblick aber zeigt in der erstiegenen Höhe eine weit ausgedehnte Reihe von ungeheuren Gletschern, die heute mit voller Pracht der Sonnenbeleuchtung uns entgegen flimmerten.

## 9.

Man trifft hier die **Osteria vecchia** nebst einer hölzernen Alpenhütte an der Straße, welche sich in der gleichen regelmäßigen Anlage mit einer Steigung von 2 Zoll, späterhin aber von 5 und 6 Zoll erhebt; mehrere bedeutende Schneemassen verschmälerten die Fahrbahn bis auf eine Wagenbreite, und an verschiedenen Strecken flossen die Schneewässer längs den gepflasterten Mulden in die Tiefe des Thales hinab.

Zwey Wendungen erheben die Straße abermahls höher über die Thalfläche und aus den beschädigten Geländern und Mauern konnten wir die Höhe des Schnees entnehmen, welcher auf denselben noch vor Kurzem lastete; in einer Abtheilung bemerkten wir auch eine 4 Klafter hohe, stufenförmige Mauer, welche an der Bergseite zum Schutze der Fahrbahn gegen das Abrollen der Erd- und Steinmassen aufgeführt ist.

Die Bergabhänge sind größtentheils mit Steingerölle bedecket, welches theils durch Erderschütterungen, theils durch Verwitterung von den Felsenmassen abgelöset wurde, und für

die Erhaltung der Straße einen unermeßlichen Schottervorrath darbiethet.

Auf dem weiteren Straßenzuge trafen wir noch viele Erschwerungen durch den 3 bis 4 Fuß hoch auf der halben Straßenbahn liegenden Schnee, durch abgebrochene Geländer, beschädigte Mauern, und bemerkten hier nicht nur die vierte Cantoniera mit dem Zoll- und Posthause, sondern auch den sattelförmig gestalteten Scheitel des Stilfser-Joches, der ganz mit Schnee bedecket, und nur durch einige vorragende Geländer kennbar war.

Diese Cantoniera, welche wir mit vier Postpferden in 4 Stunden erreichten, ist größer als alle übrigen, und enthält in ihren zwey Abtheilungen das östreichische Zollpersonale und den Wirth, der mit den untergeordneten 4 Arbeitern zugleich die Offenhaltung der ihm zugewiesenen Fahrbahn besorget, und von der Regierung einen Jahresgehalt bezieht.

Nach der bestehenden Eintheilung ist hier die zweyte Poststation, gewöhnlich aber werden die Pferde von Bormio bis Trafoy in Tyrol genommen, und hier nur eine Ruhestunde gehalten, welche der Reisende mit Durchlesung des Einschreibbuches um so angenehmer zubringt, als er dasselbe mit der eigenhändigen Nahmenszeichnung der Frau Erzherzoginn Marie Louise, Herzoginn von Parma, eröffnet findet.

Zu ebener Erde ist die Einfahrt nebst den Stallungen und Wagenschupfen, das erste Stockwerk aber enthält 4 Zimmer nebst Betten für Fremde, in der Mitte die Küche und das gemeinschaftliche Speisezimmer, welches mit den Wohnzimmern in zweckmäßiger Verbindung steht.

## 10.

Unmittelbar neben diesem Gebäude läuft parallel mit der Straße die Landesgränze zwischen der Lombardie und Graubündten, und hier überblicket man einen beträchtlichen Theil des Münsterthales der Schweiz, in welchem sich ein stark betretener Saumweg hinabzieht, und in S. Maria mit dem

Gebirgspfade aus dem Engadein vereiniget, bald darnach Tyrol erreichet und sich bey Glurns mit der Poststraße von Botzen verbindet.

Nebst mehreren anderen Vortheilen für den neuen Straßenzug hätte das Münsterthal vor Allem einen bedeutend niedrigeren Übergangspunct als das Stilfser-Joch dargebothen, denn die neue Straße würde schon hier nahe an dem Zollhause die größte Höhe mit 8075 Fuß erreicht, und die Schneelinie nur einige Fuß überschritten haben; allein das weit herauf greifende Gebieth von Graubündten führte die Nothwendigkeit herbey, die Straße auf lombardischem Boden noch höher, über das Stilfser-Joch, und von diesem in das jenseitige Thal von Trafoy in Tyrol zu führen.

Diese Zwischenstrecke von dem Zollhause bis an den Scheitel des Joches bildet eine sanft sich erhebende, breite Schneefläche, zur Linken von niedrigen, jedoch schroff empor steigenden Felsenwänden, zur Rechten aber von einer kegelförmig aufgethürmten Anhöhe eingeschlossen; in weit ausgebogenen Schwingungen schlängelt sich die Straße über diese Fläche hinauf, und nur in kurzen Strecken sahen wir die klafterhohen Geländer aus dem Schnee hervor ragen, der noch in tiefen Massen den kahlen Boden bedeckte. So einförmig auch diese glatte Schneefläche erschien, so gewährte ihr Anblick dennoch einen eigenthümlichen Reitz, der durch die günstige Witterung und die reine Mittagssonne, durch die blendende Eisrinde und feyerliche Stille der Natur noch ungemein erhöht wurde. (Tab. XI. Fig. 1.)

Nur leise Lüftchen wehten über diese glänzenden Eisfelder hin, aber dichte Nebeldünste entzogen uns neidisch den Anblick des eben so nahen als prachtvollen Ortler, dieses Felsenkegels, welcher unter den Gebirgsriesen von Europa den dritten Rang einnimmt, und mit seiner Höhe von 13,400 Fuß zugleich den mächtigen Gränzstein zwischen der Schweiz, der Lombardie und Tyrol bildet.

## 11.

Noch eine Stunde währt es, bevor man von dem Zollhause den Scheitel des Joches erreicht; die Fahrbahn führt unmittelbar von diesem Gebäude mit einer Aufdämmung über eine Niederung, und war durchaus für die Weite eines Wagens 6 bis 8 Fuß breit ausgeschaufelt, so zwar, daß die beyderseits senkrecht eingeschnittenen Schneewände noch am 6. July eine Höhe von 6 bis 12 Fuß erreichten. Ein großer Theil der Geländer und Mauern war von dem Drucke dieser Schneemassen beschädiget oder zerstört, und die Fahrbahn an den sonnigen Strecken mit Wasser überronnen, im Schatten aber noch fest gefroren und mit Eis bedecket, so daß wir es nöthig fanden, die Mäntel enger zu knöpfen.

Den flachen Scheitel des Joches krönet ein gemauertes Zufluchtshaus mit einem Stockwerke, in einer Länge von drey Fenstern, und so wie diese Straße die höchste in Europa ist, eben so dürfte auch dieses Haus die höchste menschliche Wohnstätte auf den Alpen seyn; denn nach Donegani's Mittheilung hat man hier eine Höhe von 8911 Fuß über der Meeresfläche erreicht, und daher die Schneelinie um mehr als 900 Fuß überschritten, da sich dieselbe nach **Dr.** Ebel in dieser Alpengegend bis gegen eine Höhe von 8000 Fuß herab senket. Man erhebt sich demnach 4958 Fuß über Bormio, auf einer Straße, welche mit ihren 38 Wendungen selbst in den schwierigsten Localitäten das Steigungsgesetz von einem Zehntheile der Länge nie überschreitet, und durch sechs prachtvolle Gallerien gegen die Gefahren der Schneestürze gesichert, durch eine sorgfältige Erhaltung und Pflege aber eben so fest, als bequem zu befahren ist.

Das erwähnte Zufluchtshaus bewohnt ein Rottore, der von der Regierung nebst der Wohnung noch einen jährlichen Sold von 1020 Lire erhält, und, nebst den untergeordneten Arbeitern, zur Offenhaltung der verschneyten Fahrbahn verpflichtet ist.

Man fühlt sich auf dieser Höhe, umgeben von dem reinsten Äther des Himmels und den Riesengestalten der Hochgebirge, über alle irdischen Sorgen und Kleinlichkeiten erhaben, das Herz erhebt sich über das Gewirre der Menschen, und wird hingerissen zum Anstaunen der ewig unergründlichen Natur, so wie auch zur Bewunderung der Kühnheit des Menschen, der es wagte, eine Fahrstraße bis in jene Höhen zu bahnen, wo alle Vegetation erloschen ist, und der Winter seinen beständigen Thron aufgeschlagen hat, und wird dieß noch mehr, wenn man erwäget, daß die Straße von Bormio bis auf den Scheitel mit einer Länge von 10,760 Klafter innerhalb hundert Wochen und mit einem Kostenaufwande von 449,000 Gulden hergestellt wurde.

Mit gesteigertem Antheile wendet man seine Blicke nochmahls zurück nach der so eben durchzogenen Felsengegend, von welcher man noch einen beträchtlichen Theil mit allen seinen glänzenden Schneefeldern, hoch empor strebenden Gebirgsmassen und der schlangenförmig gewundenen Kunststraße weit hinab übersieht, bis die fernen Gebirgsformen in dem grauen Wolkenschleyer verschwinden.

## 12.

Mit den angenehmsten Erinnerungen an die mannigfaltigen Naturschönheiten der Lombardie erfüllet, und belastet mit einem Schatze von gesehenen Kunstmerkwürdigkeiten, verließen wir auf dem Scheitel der rhätischen Alpen dieses Heimathland der Kunst, und betraten den Boden des nicht minder schönen Tyrols, welches uns sogleich mit einer Aussicht in einen gräßlich tiefen Felsenschlund willkommen hieß.

Steil empor steigende Felsenwände umthürmen die enge, finstere Kluft, und in bedeutend geringerer Menge war der Schnee an den beyden Gebirgswänden angehäuft, als an der italienischen Seite, dagegen ist die Steinart und Abdachung ungünstiger, als jenseits, da sie hier aus verwitternden Schie-

fer besteht, und mit dem vermengten Erdreiche durchaus steile Abhänge bildet.

Von der Gränze wendet sich die Straße sogleich gegen den linken Abhang, und überraschet nach einer kurzen Strecke schon mit dem imposanten Anblicke von vierzehn über einander liegenden Straßenzügen, deren Wendungen schnell auf einander folgen, und in der schon angegebenen Größe und Construction angelegt sind. (Tab. XI. Fig. 2.) Die Straßenzüge sind kurz und durchaus in das Schiefergestein und Erdreich eingeschnitten, an der Thalseite aber mit trockenen Steinmauern unterstützet, welche nach Verschiedenheit der Abdachung verschiedene Höhen erreichen, mit einem Fünftheile dieser Höhe aufgezogen, und aus den kleinen Bruchsteinen der Schieferfelsen in einer Art zusammen gesetzt sind, daß bey den großen Schneemassen und ihren Abstürzen, und bey dem schnellen Wechsel der Temperatur häufige Beschädigungen nicht unerwartet seyn dürfen.

Auf der Fahrbahn lag der Schnee noch längs den Bergeinschnitten, nur die halbe Breite war für die Befahrung offen, und theilweise aufgethaut und weich, theilweise aber schon völlig abgetrocknet und eben.

Seit der Hälfte des Juny sind hier die hoch aufgethürmten Schneemassen von dem äußeren Straßenrande theils durch die Kraft der Sonnenstrahlen, theils durch die von der Regierung besoldeten Schneeschaufler beseitiget worden, allein bedeutend waren die von den Schneestürzen verursachten Beschädigungen, denn nur ein geringer Theil der Gebäude entging der Zerstörung, und mehrere Arbeiter des Straßenpächters waren eben beschäftiget, die in langen Strecken beschädigten Stützmauern und Straßenränder auszubessern.

Die auf die Fahrbahn herab gerollten Steinmassen bestätigen die lose Beschaffenheit der Schieferfelsen, deren leichte Verwitterung sich allenthalben zeigt, und daher eine vorzügliche Gründung der Stützmauern um so mehr erfordert, als diese von demselben Materiale erbaut sind, und das von einer Lawine zerstörte Filial-Posthaus „auf den Wendeln“ die furcht-

bare Gewalt dieser Naturereignisse auf eine traurige Art schon bekräftiget hat.

## 13.

Dieser Straßenzug gewährt an der untersten Wendung einen wahrhaft imposanten Anblick, es zeigt sich bey dem sehr steilen Abhange nur Straße auf Straße, und begierig verfolgt man diesen stiegenartig gewundenen Zug hinauf, bis er sich in den grauen Wolkenschleyer verliert, der die düsteren Felsenhäupter gewöhnlich umzieht.

Mitten in dieser Betrachtung einer der großartigsten Unternehmungen entgeht dem Techniker aber auch der Umstand nicht, daß eben hier häufige Schneestürze Statt finden, welche jeden dieser über einander liegenden Straßenzüge berühren, und daß der auszuschaufelnde Schnee entweder auf dem sehr schmalen Zwischenraume bergan gelagert, oder über alle unteren Straßenzüge hinab geschafft werden müsse. Ob jedoch die Terrainsverhältnisse längere Straßenzüge, mithin die Verminderung der Wendungen, gestattet hätten, und ob es zweckmäßiger gewesen wäre, die neue Straße an der gegenüber stehenden östlichen Seite an den weniger verwitterten Felsen anzulegen, kann nur nach genauerer Untersuchung und nach vollständiger Würdigung aller Umstände gehörig und verläßlich beurtheilt werden, daher diese von einigen Sachverständigen aufgestellten Meinungen hier ohne weiterer Beurtheilung angeführt werden.

Bey der regen Sorgfalt, welche die Staatsverwaltung auf die Sicherheit der öffentlichen Straßen verwendet, ist in der Zwischenzeit nicht nur die Herstellung gedeckter Gallerien und Schneedächer angeordnet, sondern nach den erhaltenen neuesten Mittheilungen auch in sehr langen Strecken bereits in Ausführung gebracht, und hiedurch diese gefährdeten Straßenabtheilungen sicher gestellt worden. Sogar die Durchsprengung eines Stollens bis an die italienische Seite kam in Vorschlag, wodurch die Straße oberhalb der Schneelinie, so wie auch von

den Schieferfelsen beseitiget, und der unterirdische Felsenweg sich gegen die Tyroler Seite senken würde.

## 14.

Nach einem kurzen Zuge längs dem steil abgedachten Gebirgsabhange, gelanget man abermahls zu sechzehn Wendungen, welche in kurzen Zwischenräumen auf einander folgen, und dergestalt vertheilt sind, daß die untersten sieben Straßenzüge über einander liegen.

So wie durchaus ein gleichmäßiges Gefälle von 6 bis 7 Zoll beobachtet ist, eben so haben auch diese Wendungen die schon beschriebene Bauart und Ausdehnung. Die Fahrbahn ist größtentheils in den schieferhaltigen Bergabhang eingeschnitten, und mit hohen, auf Stützmauern ruhenden Geländern versichert, welche ebenfalls durch die abgerollten Schneemassen theilweise beschädiget waren; die Fahrbahn hingegen war schon abgetrocknet, und eben so fest, als bequem zu befahren. Die Bergwände, noch theilweise mit Schnee bedecket, zeigen nichts als das todte Bild einer regellosen Steinzertrümmerung, da noch kein Baum, kein Strauch, sondern nur mageres Gras die Nähe der Schneeregion zu ertragen vermag.

Auch der furchtloseste Wanderer kann sich des Grauens nicht erwehren, wenn er auf der hoch gebahnten Straße über steile Felsenwände in den schwarzen Schlund hinunter blicket, und nirgends den Grund zu entdecken vermag, aus dessen Tiefe jenseits wieder dunkle Felsenmassen hoch und schroff empor steigen, und mit ihren mannigfaltig gestalteten Klippen, Spalten und Kuppen den düsteren und schauerlichen Charakter dieser engen Thalgegend noch ungemein steigern.

Unmittelbar an der untersten Wendung ist ein Cantonierhaus, sowohl für den Aufenthalt der Arbeiter, welchen die Offenhaltung der verschneyten Straße obliegt, als auch für den Unterstand der Reisenden erbaut, und man hat hier auf der „Franzens-Höhe“ abermahls eine Poststation, nähmlich jene von dem Zollhause jenseits des Joches bis hieher zurückgelegt,

und befindet sich in gleicher Meereshöhe mit der Cantoniera in **Sponda longa**, so wie auch mit dem Scheitelpuncte der Splügenstraße.

Hier wird man durch einen Anblick einziger Art in das höchste Erstaunen versetzet, denn Alles, was bisher auf den Alpen an uns Schönes und Großartiges vorüber zog, verschwindet gegen den unbeschreiblich schönen Anblick des großen Madatsch-Gletschers, der seine unermeßlichen Eismassen jenseits der Schlucht bis in die Nähe der Straße herab senket. **(Tab. XI. Fig. 3.)** Unten in eine enge Felsenkluft zusammen gedrängt, breitet er sich weiter aufwärts bis zu einer ansehnlichen Länge aus, und erfüllet den ganzen Zwischenraum von zwey kolossalen Felsenkuppen, die mit ihren dunkeln Farben das Mahlerische dieses Gletschers noch wesentlich erhöhen. Mitten aus diesem Eismeere erhebt sich ein spitziger Felsenkegel und theilet die wogenförmigen Erhöhungen und Vertiefungen, mit welchen diese Eisfelder, einem sturmbewegten Meere gleich, durchzogen sind. Das blendendste Weiß, welches das Auge im hohen Sonnenschimmer kaum zu ertragen vermag, wechselt mit allen Abstufungen von Grau, Violett, Grün und Rosenroth in den mannigfaltigsten Mischungen; nach allen Richtungen erblicket man tiefe Risse und Spalten, mit welchen diese ungeheuren Eisfelder zerklüftet sind, und das Ganze gleicht einer im Abflusse schnell erstarrten kolossalen Masse. Wie lange schon und in welcher Tiefe sie aufgehäuft sey, wer vermag wohl dieß zu bestimmen?

Wäre ich auch ein Liebling der Musen, ich würde es nicht wagen, den Eindruck zu schildern, den dieses Zauberbild der Natur auf uns bewirkte; denn nur ungern folgten wir dem weiteren Zuge der neuen Straße, welche sich mit dem bisher beobachteten Gesetze sogleich mit zwey Wendungen stets an dem steilen Abhange des Berges hinunter senket, und hier schon den erfreulichen Anblick der wieder erwachenden Pflanzenwelt und einiger Lerchenbäume darbiethet.

## 15.

Man hat fortwährend nur die Aussicht nach hoch empor steigenden Felsenmassen, die sich hier in dem engen Thale zusammen drängen, und gelanget auf einem verhältnißmäßig langen Straßenzuge abermahls über zwey Wendungen näher gegen den Thalgrund hinab, allein die Fahrbahn führt doch noch in Schwindel erregender Höhe an dem steilen Abgrunde hin, und ist durchaus, wie jenseits des Stilffer-Joches, mit einer Breite von 3 Klafter theils in das Erdreich oder Gestein eingeschnitten, theils auf trockene Stützmauern gegründet, welche überdieß noch die 6 Fuß hohen Doppelgeländer tragen.

Die Steinart besteht auch hier aus verschiedenen Schiefergattungen, von welchen der Thonschiefer vorherrschend ist, und an dem von diesem Materiale erzeugten Mauerwerke, insbesondere an den zum Schutze der Straße gegen das Abrollen der Erd- und Steinmassen aufgeführten Futtermauern, zeigen sich theilweise Beschädigungen durch den abgestürzten Schnee, und streckenweise auch blätterförmige Auflösungen und Abfälle.

Mehrere Quellen stürzten schäumend über die hohen Bergwände herab, und in geschäftiger Eile führt der Bach den gesammelten Wasserreichthum in das Etschthal hinaus. Die Straße aber wendet sich an einem wüthend herab brausenden Seitenbache nach einem kurzen Zwischenraume wieder mit acht Wendungen hinab, welche nur einige Klafter von einander entfernt sind, und stufenförmig übereinander liegen.

Hoch über dem tiefen Abgrunde hingeführt, bildet die Straße nach einem langen Zuge abermahls zwey Wendungen, einzelne Gruppen von Nadelgehölze werfen schon dichte Schatten über die gut erhaltene und durchaus in den felsigen Berg eingeschnittene Fahrbahn, der Bergabhang ist weniger steil, an die Stelle der verwitternden Steintrümmer und kahlen Flächen treten dicht mit Gras überzogene Viehweiden, und in der Tiefe, weit unter der Straße, zeigen einige Alpenhütten die Nähe menschlicher Wohnstätten, während sich an dem jen-

seitigen Bachufer fortwährend schroffe Felsenwände erheben, und nur zwischen schmalen Klüften einzelnen Baumgruppen den nothwendigen Platz gewähren.

Immer mehr verliert sich das Schauerliche und Düstere dieser engen Felsengegend, welche, bevor diese Straße erbaut war, von keinem menschlichen Fuße betreten, und treffend „das Ende der Welt“ genannt wurde.

Der Baumwuchs zeigt sich schon in der gewöhnlichen Üppigkeit, und indem man bey einem Vorsprunge des Berges ein Nadelwäldchen verläßt, erblicket man die Häuser von Trafoy, auf einer sanft geneigten Bergwiese, und erreicht bald das Post- und Gasthaus, in welchem man bey deutschen Wirthen eine herzliche Aufnahme und ziemlich gute Unterkunft findet.

## 16.

Hier ist die vierte Post von Bormio, und bey einer Höhe von 5380 Fuß über der Meeresfläche sind die Einwohner dieses kleinen Dorfes nur auf Viehzucht beschränkt.

Bey diesem Posthause und weiter abwärts genießet man noch einmahl den imposanten Anblick des großen Gletschers in seiner vollen Pracht und Größe mit allem dem Zauber, welchen der reichste Farbenschmuck in der Mittagsbeleuchtung diesem großen Schauspiele der Natur zu geben vermag.

Von Trafoy senket sich die neue Straße mit zwey Wendungen, welche auf 4 Klafter hohen Mörtelmauern ruhen, gegen den Bach hinab, und erst hier erreichet sie dessen Ufer, dem sie mit einem Gefälle von 3 bis 5 Zoll eine bedeutende Strecke folget, und mit 5, 6 und 7 Fuß hohen Stützmauern gegen die schäumenden Fluthen geschützet wird. Auch hier sind an der Bergseite niedrige Futtermauern gegen das abgleitende Erdreich und Steingerölle aufgeführt und gepflasterte Rinnsäle für die Bergwässer errichtet. In einer kurzen Strecke übersetzet man aus Rücksicht der Localhindernisse und Schneestürze vier Mahl den Bach mit gemauerten Brücken von 4 Klafter

in der Breite, gewöhnlichem Steinmauerwerke mit quaderverkleideten Rändern und jener äußeren netten Ausführung, welche alle italienischen Straßenbauten vortheilhaft auszeichnet.

Zwischen der zweyten und dritten Brücke bildet die Straße abermahls zwey Wendungen, und fortwährend zwischen hohen Felsenmassen und Nadelwäldern eingeschlossen, erreichet man nach einer halben Stunde bey einigen zerstreuten Häusern und Viehhütten das Mauthhaus von Gomogais oder Gomayer, bey welchem eine Weg- und Brückenmauth mit 7 1/2 Kreuzer für 2 Pferde entrichtet wird.

## 17.

Von Trafoy angefangen, sind gewöhnlich nur Sicherheitspfähle an dem Straßenrande aufgestellt, und bloß bey höheren Abgründen bemerket man Geländer; viele Gebirgswässer rauschen von den Gletschern und Schneefeldern herab, und sind mit gepflasterten Mulden über die Fahrbahn in den Bach abgeleitet.

Bey dem Mauthhause öffnet sich das Suldenthal, das in seinem Hintergrunde den berühmten Suldengletscher enthält, und immer schöner und freyer gestaltet sich die Gegend, welche man nun an dem linken Ufer des Suldenbaches mit einem Gefälle von 2, 3 und 4 Zoll durchzieht.

Eine 4 Klafter lange Brücke führt im vollen Bogen an das rechte Ufer, welchem die Straße nunmehr fortwährend folgt, ohne dem Techniker bemerkenswerthe Gegenstände darzubiethen; die Gegend aber entwickelt mit jedem Schritte neue Schönheiten, und gewährt endlich die Aussicht nach den freundlichen Gefilden des breiten Etschthales, aus welchem mehrere Ortschaften entgegen schimmern.

Bey dem Dörfchen Schmelz treten die beyden Bergreihen endlich ganz zurück, man verläßt den links sich wendenden Suldenbach, und athmet in dem nahen Postorte Pradt wieder in einer freyeren Thalgegend, nachdem man seit Bormio nur von

den schroffen und finsteren Felsenmassen enge umschlossen, von grauenvollen Abgründen begleitet, und von allen Schrecknissen einer Gegend umgeben war, in welcher der Winter seinen ewigen Thron mitten in starrenden Eismassen aufgeschlagen hat.

## 18.

Wir hatten den Weg von dem Zollhause über das Stilfser-Joch bis Trafoy, nach Abrechnung der den Erhebungen und Messungen gewidmeten Zeit, in drey Stunden, jenen von Trafoy bis Pradt aber in 1 1/4 Stunden zurückgelegt, und erreichten die Hauptstraße auf einer schönen, geradlinigen Aufdämmung, mit welcher die neue Straßenanlage in der breiten Thalfläche prachtvoll endiget, und unmittelbar an der Vereinigung der beyden Straßen die Etsch mit einer hölzernen Brücke übersetzet. Diese hat vier Jochöffnungen, wovon sich die mittlere auf eine Länge von 6 Klafter, und die äußeren auf 3 Klafter ausdehnen; sie scheint nur für einen kurzen Zeitraum bestimmt zu seyn, da die Etsch durch einen geradlinigen Canal beynahe zu gleicher Zeit regulirt wurde, dessen Resultat auf die künftige Brückenbanart wesentlich einwirken wird.

Dieses neue Rinnsal ist unmittelbar am Ufer mit 6zölligen Piloten versichert, welche 3 Fuß über den Wasserspiegel vorragen, und an der Uferseite theilweise mit Faschinen bekleidet sind; 6 Fuß von dem Uferrande entfernt, sind Erddämme aufgeführt, und die krummlinigen alten Rinnsäle mit doppelten Pilotenreihen abgedämmt.

Mehrere Schlösser, Ortschaften und einzelne Gebäude zieren dieses schöne breite Thal, und ein herrliches Perspectiv eröffnet sich in die so eben verlassene Gebirgsgegend, die im Hintergrunde von den hohen, ganz in ihre Schneepracht und Nebelschleyer gehüllten Bergen geschlossen wird.

Man verläßt hier die Straße des Stilfser-Joches, welche auch an der Tyroler Seite unter Donegani's Leitung hergestellt wurde, und auf 348,500 Gulden zu stehen kam.

Diese in ihrer Naturumgebung und erstiegenen Höhe höchst merkwürdige Straße erreichet daher von dem Stilfser-Joche

| | |
|---|---|
| bis Trafoy eine Länge von . . . | 7370 Klaft. |
| von da bis Pradt . . . . | 5480 — |
| bis an die Hauptstraße . . . | 1740 — |
| mithin an der Tyroler Seite zusammen eine Länge von . . . . . | 14,590 Klaft. |

Die Entfernung des Etschthales von Bormio beträgt daher, nach der neuen Straßenlinie, 25,350 Klafter, in welcher sie an der italienischen Seite eine Höhe von 4958 Fuß, und an der Tyroler Seite eine Höhe von 5985 Fuß über die beyden Thalflächen ersteigt, und in dieser Ausdehnung ungefähr 11,000 Gulden jährlich zur Erhaltung erfordern soll.

## 19.

Die Straße, welche von Botzen über Meran herauf zieht, ist hier schmal, und indem sie steigend und fallend dem nördlichen Bergabhange folget, führt sie nach dem Dörfchen Schluderns, bey welchem man abermahls eine schöne Aussicht über das freundliche Etschthal und die Hochgebirge des Ortler genießt. Mit dieser heiteren Landschaft hat der schon vortheilhaft bekannte Mahler, J. J. Meyer, sein neuestes Kupferwerk: „Mahlerische Reise auf der neuen Kunststraße aus dem Etschthale in Tyrol über das Stilfser-Joch durch das Veltlin, längs dem Como-See, nach Mailand. Zürich, 1831.“ begonnen.

Eine weitläufige, noch bewohnte Burg beherrschet dieses Dorf, in welchem wir seit langer Zeit uns wieder an dem freundlichen Anblicke emsig gepflegter Obstgärten erfreuten.

In geringer Entfernung von der Straße erblicket man das kleine, mit einer Mauer umschlossene Städtchen Glurns, bey welchem sich das Münsterthal eröffnet, und sich sowohl über S. Maria bis gegen das Zollhaus jenseits des Stilfser-Joches hinauf zieht, als auch durch einen Saumweg mit dem Engadein in Verbindung steht.

Stets dem Bergabhange folgend, erhebt sich die Straße in unmerklicher Steigung mit dem Thale, und auf der regellos angelegten, aber gut erhaltenen Fahrbahn erreichet man die erste Poststation im Markte Mals, wo man in dem Posthause einen der reinlichsten und besten Gasthöfe der Umgegend findet.

# Siebenter Abschnitt.

# Von Mals nach Wien.

## Erstes Capitel.

### Von Mals bis Innsbruck.

1.

Am Morgen des 7. July sahen wir von dem Posthause die Ortlerspitze, einem spitzigen Schneekegel gleich, sich über das neben stehende Hochgebirge erheben, und in voller Pracht neben der Königswand im reinsten Sonnenglanze schimmern, der seinen milden Zauber auch über das Etsch- und Münsterthal freundlich ergoß.

Steigend erhebt sich die Straße von Mals gegen Burgeis hinauf, und übersetzet hier die Etsch, welche mit großem Gefälle und Getöse brausend über das Felsenbett herunter stürzet, da das enge Thal in eine so bedeutende Steigung übergeht, daß nicht nur Frachtwägen, sondern auch leichte Fuhrwerke der Vorspann benöthigen, daher zur Umlegung der Straße mit einer Steigung von 3 bis 4 Zoll schon der Bauvorschlag durch die Innsbrucker Provinzial-Baudirection bearbeitet und überreicht worden ist.

Die Etsch wird hier und in der nächsten Umgebung mittelst geregelten Ausleitungen häufig zur Bewässerung der Wiesen benützet, da bey der hohen Lage dieser Gebirgsgegend die Viehzucht zu den vorzüglichsten Nahrungsquellen der Bewohner gehört.

Nach einer Stunde erreichten wir die Anhöhe bey einer hölzernen Brücke, welche mit einer Länge von 3 Klaftern über die wüthend hinabstürzende Etsch führt. Diese unter dem Nahmen der Malserheide und durch die Schlacht der Schweizer gegen Kaiser Maximilian I. bekannte Hochebene ist düster und öde; hohe Gebirge spiegeln sich in zwey nach einander folgenden Seen, wovon der zweyte durch einen neu aufgeführten geraden Straßenzug mehrere hundert Klafter lang mittelst einer hohen Aufdämmung zwischen trockenen Steinmauern zurückgedrängt ist. Zur Verlandung der abgeschnittenen Fläche wurden zwey Gebirgsbäche mit dem günstigsten Erfolge eingemündet, durch Flechtwerke verenget und concentrirt, sodann aber an den erforderlichen Plätzen durch Vertheilung in mehrere Arme die Ablagerung der Geschiebe bewirket.

## 2.

In dem nächsten Dorfe Traun erinnert ein aus der Erde empor ragender Mastbaum, gelb und schwarz angestrichen, mit der Aufschrift: „Für Gott, Kaiser und Vaterland," an die heldenmüthige Aufopferung der treuen Tyroler im Kriege von 1809, und an die Wiedervereinigung mit Östreich im Jahre 1814.

Am Ende des Sees verläßt man bey dem Dorfe Resch die Etsch, welche aus einem Seitenthale hervorstürzt, und erreichet bald den Scheitel dieser Hochebene, und mit ihm den Berührungspunct der Flußgebiethe der Etsch und des Inn, wovon die erste ihren Wasserreichthum dem adriatischen, der letztere aber den seinigen dem schwarzen Meere zuführt.

Hier nahmen wir auch Abschied von den italienischen Hochgebirgen, welche sich jenseits von Glurns in voller Pracht der schimmernden Schnee- und Eisfelder aufthürmten, und in eben dem Maße verschwanden, als der Wagen über die Anhöhe hinab rollte.

In dem engen Thale, das, beyderseits von Wäldern umschlossen, sich allmählig senket, sammelt sich auf den moorigen

Wiesen ein kleiner, kaum bemerkbarer Bach, an welchem die 15 bis 18 Fuß breite Straße mit einem Gefälle von 2 bis 3 Zoll nach Nauders führt, und eine überraschende Aussicht nach den schneebedeckten schroffen Gebirgsmassen des Jannthaler-Ferner und dem engen Ausgange des Engadein gewährt.

3.

Unmittelbar vor diesem großen Marktflecken und Postorte erreicht die Straße eine Senkung von 8 bis 9 Zoll, und führt sodann mit wechselndem Gefälle von 6, 7 und 8 Zoll in die enge und finstere Felsenkluft hinab, welche den Nahmen Finstermünz mit vollem Rechte verdient, und lebhaft an die Engpässe bey Goudo und Tusis erinnert.

Zwischen hohen und eng zusammengedrängten Felsenwänden führt die Straße in einer Höhe von mehr als 50 Klafter fort, und gräßlich gähnt der senkrechte Abgrund aus der schwarzen Tiefe herauf. Nach einer kurzen Strecke eröffnet sich zur Linken ein enges Thal, und in geschäftiger Eile wälzet der junge Inn seine hellgrünen Fluthen aus dem Engadein heraus, das sich hier mit einer ungeheuren Felsenpforte schließet.

Die Berge mit den beynahe senkrechten Kalkwänden erreichen beyderseits die außerordentliche Höhe von mehreren hundert Klaftern, und ein schmaler Streif ist Alles, was man hier von dem Himmelsbogen erblicket; nur selten und auf kurze Zeit dringt ein Strahl der Sonne in diese Felsenschlünde ein, und die furchtbarsten Gestaltungen und Klüfte vermehren noch das Schauerliche dieser Wildniß. Die Fahrbahn ist fortwährend 50 bis 60 Klafter hoch am steilen, beynahe senkrechten Felsenabhange eingeschnitten, und zuweilen mit 3 bis 4 Klafter hohen Mörtelmauern unterstützet, welche streckenweise mit Piloten und Steinpflaster gegen Abgleitungen versichert sind. **(Tab. IX. Fig. 4.)**

Gegen die Lawinen ist die Fahrbahn an der gefahrvollsten Strecke durch ein Schneedach geschützt, welches bey einer Länge von 12 Klafter auf 4 Fuß dicken Pfeilern ruht, und mit 6zöl-

ligem Gehölze bedecket ist, das von einem Durchzuge und mehreren Streben unterstützet wird. (Tab. XI. Fig. 4.)

Mitten in dieser schauerlichen Wildniß erhebt sich das Paßthor, welches dieser Gegend den Nahmen gibt; die Straße senket sich nähmlich schnell an das rechte Ufer des Inn hinab, eine senkrechte, aus seinen Fluthen aufsteigende Felsenwand sperret das sehr enge Thal, und einige Vorgebäude stehen auf diesem schmalen Raume an dem glatten Felsen angebaut. Die Straße führt durch eines dieser Gebäude zur gedeckten Brücke, deren Mitteljoch einen hohen gemauerten Thurm trägt, und die in jedem der beyden Joche eine Öffnung von 6 Klafter hat.

## 4.

Nur eine kurze Strecke noch dauert diese enge Felsenschlucht, dann aber erweitert sich das Thal, mehrere Häuser mit der Gränz-Aufsicht beleben diese Gegend, und ein Seitenbach brauset mit Ungestüm aus einem sehr engen Felsenschlunde hervor, über welchen eine sperrbare Holzbrücke führt.

Sowohl hier, als auch in der Finsternünz verdienen die Geländer rücksichtlich der Raumersparung einige Aufmerksamkeit, da die Säulen nicht mit angezapften Streben versehen, sondern an der Außenseite durch fest angeschiftete Stützen in ihrer Widerstandsfähigkeit verstärkt sind. In einigen Abtheilungen bemerket man gemauerte Säulen, welche 4 Fuß lang, 2 Fuß breit und hoch sind, und sich oben in zwey schiefe Flächen endigen; in dem 15 Fuß langen Zwischenraume ist der Geländerbalken angebracht, und mit Ausnahme dieses zu großen Zwischenraumes erscheint diese Construction dauerhaft und zweckmäßig.

Bey dem nächsten Dorfe Pfunds bemerket man an den Ufern des Inn viele Steinwürfe zur Sicherstellung gegen Einrisse, und am jenseitigen Bergabhange eine gedeckte Holzriese zur Herablassung des Holzes aus den entferntesten Hochgebirgen gegen den Fluß, der Straßenrand aber ist theils mit den erwähnten Geländern, theils mit Steinen versichert, welche im

rauhen Zustande senkrecht aufgestellet, und an der Straßenseite mit einem kleineren Steine gegen das Anfahren der Wägen geschützet sind.

Die Straße bliethet übrigens in ihrem wechselnden Steigen und Fallen wenig Bemerkenswerthes bis zur gedeckten Brücke dar, mit welcher sie bey Teschen an das rechte Ufer setzet. Ein gemauertes und ein gezimmertes Landjoch tragen die 9 Klafter lange Fahrbahn mit den 2 Klafter lang vorragenden Trägern.

In den nächst folgenden Strecken bemerket man am Uferrande abermahls gemauerte Geländerpfeiler, welche sich hier in der Höhe keilförmig auf 18 Zoll verjüngen, und nur einen 12 Fuß langen Zwischenraum bilden.

## 5.

Der Ötzthalferner, dieser ungeheure Gebirgsstock, der sich mit seinen Nebenzweigen von dem Inn bis an die Etsch erstrecket, erhebt zur Rechten seine schneebedeckten Kuppen im hellen Sonnenglanze, die Vorgebirge aber werden von dichten Nadelwäldern beschattet, während die jenseitigen Bergabhänge nackt und kahl herüber starren.

Unterhalb des Dörfchens Brutz erreget die vor einigen Jahren neu erbaute Bogenbrücke die volle Aufmerksamkeit, denn die innere Bogenöffnung dehnt sich auf die beträchtliche Länge von 13 Klafter mit der geringen Spannungshöhe von 8 Fuß aus; drey gespannte Röste tragen die Ennsbäume mit der beschotterten, 15 Fuß breiten Fahrbahn, und ruhen auf einem 6 Fuß breiten Mittelpfeiler aus Quadern, so wie auf den gemauerten Landpfeilern, welche aus vorzüglich großen Steinmassen erbaut, und überdieß noch mit einem stufenförmigen Pflaster gegen die Angriffe des Flusses geschützet sind. **(Tab. XI. Fig. 5.)**

Die Röste sind dreyfach über einander verzahnt, und die darauf ruhenden Ennsbäume überdieß an den Landjochen und dem Mittelpfeiler verstrebt. Eine zweyte Brücke von ähnlicher

Bauart führt bey Podlatz wieder an das rechte Inn-Ufer zurück, und hat mit drey Bögen eine Länge von 24 Klafter zwischen den hölzernen Mitteljochen.

Die Straße ist fortwährend 20 bis 50 Klafter über dem Wasserspiegel des schnell dahin eilenden Flusses eingeschnitten, und nach den Linien einer wogenden See steigend und fallend angelegt, welches um so störender einwirket, als der kunstmäßigen Gefällevertheilung kein wesentliches Hinderniß entgegen stand, und nur selten Geländer, gewöhnlich aber Streifsteine gegen den tiefen Abgrund schützen.

## 6.

Immer enger und schauerlicher schließen die beyden Gebirgsketten dieses Thal ein, und beschränken es bloß auf das schmale Bett des Inn, während die Fahrbahn hoch ober seinen Fluthen in den steilen Bergabhang eingeschnitten, oder in den Schieferfelsen eingesprengt ist, über welchem ernst und düster die dunklen Nadelwälder sich erheben.

An einer etwas breiteren Strecke sind vier schief stehende Abweiser am Inn angebracht, welche aus 6 bis 9 Zoll hohen Flechtwerken bestehen und eine vollständige Verlandung der Zwischenräume erzielt haben. Die Straßenbreite beschränket sich streckenweise auf 12 Fuß, und ist größtentheils durch Pulvergewalt den Felsenwänden abgerungen; 3 Fuß hohe, oben abgerundete Brustmauern gründen sich auf senkrecht aufsteigende Felsenklippen, und schützen gegen jede Gefahr an den tiefen Abgründen.

Dieser enge, schauerlich schöne Felsenschlund, der an manche Partien der Ampezzaner Straße bey Pererolo erinnert, erweitert sich endlich, und in einem freundlichen Gebirgskessel erhebt sich Landegg, von allen Seiten mit hohen Bergen umgeben, über welchen in weiterer Ferne noch höhere Felsenkuppen empor ragen.

## 7.

Dieser Postort vereiniget die Straße von Mals nach Innsbruck mit jener, welche von Landegg über den Arlberg nach Bregenz am Bodensee, dem westlichsten Gränzpuncte der östreichischen Monarchie, führt, und sogleich mit einer neu erbauten Brücke über den Inn beginnt. Sie wurde vor drey Jahren nach dem Entwurfe des Baudirections-Adjuncten Duile mit gemauerten Landjochen erbaut, welche einen 18 Klafter langen Bogen aus 4 dreyfachen Rösten mit einer Spannhöhe von 12 Fuß unterstützen, und eine 21 Fuß breite, beschotterte Fahrbahn tragen.

Die Pfeiler sind mit Quadern bekleidet, und erheben sich bis zum Anfange des verschallten Bogens 12 Fuß über den Wasserspiegel; sowohl diese Pfeiler, als auch die übrigen Bestandtheile dieser Brücke sind mit Sorgfalt hergestellet, und sollen zusammen 20,000 Gulden gekostet haben.

Eingetretene Ereignisse verhinderten uns an der beabsichtigten Bereisung der neu erbauten Kunststraße über den Arlberg, deren Breite 26 Fuß und die Steigung 4 Zoll beträgt, welche mehrere bemerkenswerthe Baugegenstände darbiethet, und durch eine, den gegenwärtigen Fortschritten des Straßenbaues entsprechende Anlage und Ausführung sich auszeichnet. Auf unmittelbaren Befehl des Kaisers soll auch die Straße längs des Inns und in der Finstermünz einer Umbauung und Verbesserung unterzogen werden, daher im Verlaufe des Jahres 1833 bereits die nöthigen Vermessungen und Local-Erhebungen vorgenommen wurden.

## 8.

In geringer Entfernung von Landegg wölben sich abermahls zwey 14 Klafter lange Bögen über den Fluß, und zeigen in der neuen Anlage von der Vorliebe, welche man hier noch für das Wiebeking'sche System bewahrt, über dessen practischen Erfolg aber, nebst mehreren andern Schriftstellern, auch

G. L. A. Röder in seiner „practischen Darstellung der Brücken-Baukunde, Darmstadt 1821;“ viele historische Nachweisungen aufstellet.

Der Inn drängt sich unterhalb dieser Brücke bis an die senkrecht aufsteigenden Felsenwände, und 20 Klafter über seinen Fluthen stützet sich die 2 Klafter breite Straße mit den Brustmauern auf die empor ragenden Klippen (**Tab. IX. Fig. 5.**), an welchen man eine schöne Übersicht des schnell strömenden Flusses und der jenseitigen hohen Waldgebirge genießt, bis die Aufmerksamkeit durch die Flechtwerke gefesselt wird, mit welchen die lockeren, hohen Bergwände an einem Seitenbache versichert und bepflanzet sind, zu welchem Zwecke auch das steil abstürzende Bachbett mit Holzschwellern befestiget, und das Ufer 4 Fuß hoch mit einer trockenen Steinmauer bekleidet ist.

## 9.

Das Thal hat bereits eine Breite von einer halben Stunde erreicht, und zeigt allenthalben eine emsige Cultur und reges Leben; mehrere Ortschaften und Bauernhöfe verschönern diese freundliche Gegend, in welcher sich die Straße bis zu einer bedeutenden Höhe über den Inn erhebt, und in Steigungen von 8 bis 10 Zoll an seinem senkrechten Felsenufer hinzieht, von dessen Höhe man die mannigfaltig gestalteten Waldgebirge und zerklüfteten Felsenklippen, vor Allem aber die auf dem hohen Kegelberge thronende Schloßruine Kronburg, und endlich den isolirt sich erhebenden Schirading neben den grünen Fluthen des Inns überblicken kann.

Dieser windet sich hier zwischen den hohen Gebirgsmassen hindurch und verläßt die Straße, denn diese lenket über einen mäßig hohen Hügel in den breiten Gebirgskessel ab, und führt in den Markt Imbst, den Sitz des Kreisamtes vom Ober-Innthale. Das breite Thal zeigt emsige Cultur und hohe Fruchtbarkeit der Korn- und Maisfelder; an den Berglehnen findet man Duile's Scarpirung, Fischerzäune und Weidenbe-

pflanzungen häufig und mit gutem Erfolge angebracht, so wie auch an reißenden Bächen trockene Steinmauern auf Röste gegründet, welche auf vorragenden Weidenreisern ruhen.

## 10.

In dem großen Postorte Nassenreuth ästet eine Seitenstraße nach Füssen in Bayern aus, die Hauptstraße aber führt über die niedrige Einsattlung, durch welche der Schirading mit der Gebirgskette zusammen hängt, und erhebt sich mit 3 bis 4 Zoll längs einem brausend entgegen stürzenden Waldbache, dessen Wuth durch eingelegte Querschweller und Holzwände in Schranken gehalten wird; bey einer breiten Wendung steigt sie jedoch mit 8 bis 9 Zoll ununterbrochen bis zur Anhöhe hinauf, auf deren Scheitel ein Lerchenwald stolz seine dicken Stämme erhebt.

Indem man diese Anhöhe übersteigt, dringet sich die Bemerkung auf, daß die Verlegung der Straße an die Ufer des Inns für die Reisenden und den Waarentransport von wesentlichen Vortheilen begleitet seyn würde, und um so weniger mit Schwierigkeiten verbunden zu seyn scheint, als dieser bequemere Zug häufig von Fuhrwerken aller Art der Poststraße über die nicht unbeträchtliche Anhöhe vorgezogen wird.

Man senket sich auf dieser mit einem der schon erwähnten Steigung gleichen Gefälle nach mehreren kleinen Dörfern hinab, und erfreut sich an den herrlichen Landschaften des Innthales, das mit allen seinen Reitzen, mit den schön gestalteten Gebirgen, schattigen Wäldern und bunten Wiesen, freundlichen Ortschaften und schimmernden Wasserspiegel im reinsten Sonnenglanze zu unsern Füßen sich weit hinab ausbreitete; zur Linken aber steigen die Felsenberge zu hohen Spitzen empor, und aus mancher Kluft flimmerten noch Schneemassen glänzend weiß herab, während in der breiten Thalfläche die Kornfelder schon der Ernte entgegen reiften.

Die Kleidung der Weiber ist jener bey Bormio sehr ähnlich, denn auch hier sind die großen wollenen Mützen und viel-

fach gefalteten Röcke von dunklen Farben im Schwunge, und steif stehende Hemdärmel, am Ellbogen mit Spitzen besetzt, 12 bis 15 Schnüre Granaten am Halse, und schön verzierte Schnürleibchen mit Seidenbändern gehören hier eben so sehr zum Sonntagsschmucke, als dick geringelte Wollstrümpfe bis an den Knöchel die gewöhnliche Fußbekleidung bilden.

Die Männer zeichnen sich durch Größe und Muskelkraft und durch ein offenes freyes Benehmen aus; sie tragen in dieser Gegend kegelförmige Filzhüte, breite, schön genähte Hosenträger, schwarzlederne Beinkleider, hohe Stiefel oder Schuhe und lichtblaue Strümpfe.

## 11.

Bey Telfs erreichet man wieder das breite und schöne Innthal mit seinen fruchtbaren Kornfeldern und buntfarbigen Wiesen, vielen Ortschaften und Bauernhöfen, und durchschneidet die Thalebene auf der 4 Klafter breiten Straße, welche sich sodann an dem linken Uferrande bis zu einer Höhe von 20 und 30 Klafter über den Wasserspiegel erhebt, und denselben steigend und fallend ohne regelmäßige Anlage verfolgt.

An dem Ufer des Flusses sind beträchtliche Vorräthe von Brennholz aufgeschichtet, welches, für die k. k. Salzsiedereyen in Hall bestimmt, auf dem Inn geflößet wird.

Längs diesem hohen Abgrunde ist der Straßenrand nur mit Steinen versichert, und mit einer Senkung von 7, 8 und 9 Zoll erreicht man wieder die Thalebene, in welcher die Kornernte schon vollendet war; unterhalb des Postortes Platten aber sahen wir noch die traurigen Spuren einer kaum verronnenen Überschwemmung des Inns an den Feldern und Wiesen.

Die Straße ist theils 15, theils 18 Fuß breit, und in Stationen von 1000 Klafter, diese aber in Abtheilungen von 250 Klafter eingetheilet. Die ersteren sind durch Steine, die letzteren aber durch hölzerne Pfähle bezeichnet, welche aus einem 2 Fuß breiten und hohen Steinmauerwerke nur so weit vorragen, um die Nummer der Station und Abtheilung zu

zeigen, z. B. $\frac{11}{3/4}$, d. i. eilf Stationen und drey Viertheile, oder 11,750 Klafter von Innsbruck.

In Zierl trennt sich abermahls eine Straße nach Bayern, und erhebt sich sogleich schlangenförmig über das Gebirg, die Hauptstraße führt aber an der berühmten Martinswand vorüber, in deren beynahe senkrecht empor ragenden Felsenmassen sich Kaiser Maximilian I. auf einer Gemsenjagd verstieg und durch einen muthigen Jäger gerettet wurde, welches Ereigniß sowohl durch die Poesie und Geschichte, als auch durch den Pinsel und Aberglauben der Nachwelt überliefert worden ist. Man bemerket diese verhängnißvolle Höhle ungefähr 30 Klafter ober dem Thalgrunde mit einer Breite von beyläufig 5 Klafter und einer Höhe von 2 Klafter, und fühlt, daß zu deren Ersteigung allerdings der Feuereifer eines Gemsenjägers gehört.

## 12.

Auf einer sanft sich erhebenden Anhöhe eröffnet sich abermahls eine freye Ansicht über das breite und fruchtbare Innthal, aus dessen Hintergrunde sich Innsbruck mit seinen Thürmen, Kirchen und Gebäuden stolz erhebt, während ein weiter Kreis von Hochgebirgen die Hauptstadt Tyrols schirmend umgürtet, und sich mit dem rasch dahin eilenden Innflusse zu einem der schönsten Landschaftsgemählde vereiniget.

Hier beginnt auch eine geradlinige Straßenanlage mit einer 4 Klafter breiten und einen Fuß hoch aufgedämmten Fahrbahn, wodurch nebst den großen Vortheilen für die Straßenerhaltung noch ein bedeutender Gewinn an Zeit und Kosten, vor Allem aber an fruchtbarem Boden sich ergibt. Doch was sich vorzüglich als schön und nützlich zugleich darstellet, ist die Besetzung der Straßenränder mit jungen Kirschbäumen in Entfernungen von 5 Klafter; sie sind durch Streifsteine gegen Beschädigungen gesichert, und ihr Zustand beweiset abermahls, daß sich der öffentliche Muthwille weniger an Obstpflanzungen, als an unfruchtbare Baumgattungen waget.

Auch in Innsbruck bewahret eine hölzerne Bogenbrücke das Andenken an den Erfinder und Beförderer dieser Brückenbauart, doch mußte auch sie schon dem Zahne der Zeit unterliegen, da die drey 14 Klafter langen Bögen bereits schadhaft sind, und einer Erneuerung bedürfen. Dem Vernehmen nach ist in dem neuen, schon vorgelegten Bauplane auf zwey Bögen angetragen, welche mit einer Spannung von 20 Klafter und einer Pfeilhöhe von 8 Fuß auf einem gemauerten Mittelpfeiler ruhen; mit diesem Vorschlage ist zugleich die nützliche Eröffnung einer Gasse längs dem rechten Ufer des Flusses in Verbindung gebracht.

Zu den geschichtlich merkwürdigen Monumenten und Statuen, welche die Franziscanerkirche zieren, wird binnen kurzer Zeit auch das von Professor Schallers Meisterhand gefertigte lebensgroße Standbild des Andreas Hofer, des heldenmüthigen Sandwirthes aus dem Passeyerthale, kommen, und ein unvergängliches Denkmahl jenes ewig denkwürdigen Kampfes im Jahre 1809 für Tyrols Wiedervereinigung mit dem angestammten Fürstenhause werden.

---

## Zweytes Capitel.

### Von Innsbruck nach Salzburg.

#### 1.

Nachdem wir nebst den übrigen Merkwürdigkeiten von Innsbruck auch die reichhaltige Modellen- und Maschinen-Sammlung der Landes-Baudirection besucht hatten, verließen wir diese Stadt, und hatten Gelegenheit, nochmahls die imposante und architektonisch schöne Fronte der von weiland Maria Theresia erbauten Residenz zu besehen.

Von hohen und schroffen Gebirgsketten umschlossen, breiten sich Felder und Wiesen über die weite Thalebene aus und zahlreiche Dörfer und Häuser, vor Allem aber das geschichtlich merkwürdige Schloß Ambras, erhöhen die Reitze dieser schönen Gegend, in welcher man auf der gut erhaltenen Straße bald jene hölzerne Bogenbrücke erreichet, welche mit drey Bögen über den Inn führt, und durch untergesetzte Nothjoche unterstützet ist.

Man gelanget längs dem linken Ufer des Flusses nach dem Städtchen Hall, dessen Salzsiedereyen früher einen großen Theil der östlichen Schweiz mit Salz versorgten, und den Bewohnern des Ober-Innthales durch den Transport eine sichere und ergiebige Erwerbsquelle verschafften; seit dem Jahre 1814 aber beziehen die Schweizer Cantone diesen Artikel aus Rosenhain in Bayern.

Eine Bogenbrücke von vier Öffnungen, jede zu 8 Klafter, führt wieder an das rechte Ufer zurück, an welchem man in der eben so fruchtbaren als reitzenden Thalgegend den Postort Volders, und endlich nach den mahlerisch gelegenen Schlössern Friedberg und Worschach, den großen Markt Schwatz erreicht. Er ist der Sitz des Kreisamtes vom Unter-Innthale, und belebt durch die zahlreichen Bergwerke in der nächsten Umgebung, obschon die Verwüstungen noch nicht gänzlich verschwunden sind, welche er im Jahre 1809 durch Feindeshand erlitt.

## 2.

Die Poststraße biethet bey einer regellosen Anlage und mittelmäßigen Erhaltung wenig Bemerkenswerthes dar, daher sich der Reisende ungestört dem Anblicke der freundlichen Gebirge und mannigfaltig geformten Felsenkuppen überlassen kann, welche das breite Thal mit den fruchtbaren Äckern und Wiesen und den zahlreichen Ortschaften und Bauernhöfen einschließen. Nach einer Stunde eröffnet sich zur Rechten das breite und schöne Sillerthal, das sich zwischen dem Inn- und Pusterthale bis

an den Dreyherrnspitz und den Großglockner, diese mächtigen Gränzpfeiler zwischen Salzburg und Tyrol, hinein drängt, und dem Innflusse den ganzen Wasserreichthum dieser Alpen durch die Sill zuführt.

Die Poststraße übersetzet diesen bedeutenden Gebirgsfluß mit einer Bogenbrücke von drey Öffnungen in der landesüblichen Bauart, und indem man hier im tiefen Hintergrunde die schimmernden Schneekuppen der hoch empor ragenden Gebirge erblicket, fährt man an den alten Schlössern Kropfberg, Lichtenthurm und Matzen vorüber, welche sich als Überreste verschollener Jahrhunderte mahlerisch über das schöne Thal erheben.

Unmittelbar vor dem Städtchen Rattenberg steigt eine Felsenwand beynahe senkrecht aus den schäumenden Fluthen des Inns empor, dem die Fahrbahn durch massive Steinmauern abgewonnen ist; vormahls vertheidigte ein festes Castell den Eingang der Stadt, gegenwärtig aber zeigen nur einige Mauerreste die ehemahlige Festigkeit dieses engen Passes.

Bey der tiefen Lage der Stadt ist dieselbe den Überschwemmungen des Inns ausgesetzt, und noch vor wenigen Tagen floß das Wasser 3 Fuß hoch über das Straßenpflaster. Zur Beseitigung dieser oftmahligen Verheerungen, und zur Regulirung der großen, bis an die Mauer der Stadt reichenden Krümmung ist auf die Herstellung eines geradlinigen Durchstiches angetragen worden, dessen Ausführung aber damahls noch durch die Einsprüche der betheiligten Grundbesitzer verhindert wurde.

Die Straße wechselt häufig die Breite der Bahn zwischen $2^1/_2$ und 4 Klafter; sie ist streckenweise den Überschwemmungen und Überschüttungen Preis gegeben, und dem Steigen und Fallen des Terrains folgend, bildet sie zuweilen auch tief eingeschnittene Hohlwege.

Unterhalb dem nächsten Postorte Wörgl verläßt der Inn die Straße, welche er seit seinem Eintritte in Tyrol bey der Finstermünz stets begleitet hatte, und wendet sich nördlich nach

Bayern, um dort den gesammelten Wasserreichthum von Graubündten und Tyrol der mächtigeren Donau zuzuführen.

3.

Hier trennt sich auch eine Straße über Kufstein und Rosenhain nach München von jener nach Salzburg, welche sich im breiten Thale längs einem rasch entgegen eilenden Bache gegen eine Hochebene nach der Poststation Söll wendet, und in der waldigen Gegend mit mehreren eben so beträchtlichen als regellosen Steigungen und Senkungen das zerstreute Elmau und weitläufige St. Johann erreichet.

Die Gebirge bilden hier, wo der Meilenweiser die Entfernung von Innsbruck mit 54,000 Klafter anzeiget, ein sehr breites Thal; die Gegend ist daher freyer, als längs dem Innflusse, doch fehlet ihr die Mannigfaltigkeit und Abwechslung, die Belebtheit und Freundlichkeit der Innthäler, obschon es auch hier nicht an schönen Bildern mangelt, welche die einzelnen Bauernhöfe mit ihren schattenreichen Baumgruppen darbiethen, die um so anziehender waren, als wegen der Heuernte reges Leben und Munterkeit herrschte.

Bey dem nächsten Postorte Waidring aber verenget sich das Thal, und beyderseits von hohen, furchtbaren Felsenwänden eingeschlossen, streiten sich die Fahrbahn und die Sale um den engen Raum, der beyderseits von dichten Wäldern beschattet wird.

4.

Nach einer halben Stunde bezeichnet in dieser engen Felsenschlucht eine 4 Fuß hohe steinerne Säule die Landesgränze zwischen der Grafschaft Tyrol und dem Herzogthume Salzburg, und in geringer Entfernung gelanget man zu den Ruinen des Paßthores, durch welches dieser schauerlich einsame Felsenpaß vormahls vertheidiget werden konnte.

Bis zu dieser Gränze hatte die Straße von Innsbruck eine Länge von 61,250 Klafter, mit der Eintheilung in Sta-

tionen von 1000 Klafter und Abtheilungen von 250 Klafter erreichet, sie hatte eine Breite von 24 und 18, zuweilen auch nur von 15 Fuß, und zeigte eine regellose Anlage, aber eine gute Erhaltung.

In dem nächsten Dorfe Lofer wird das Gepäck des Reisenden von dem k. k. Gränz-Zollamte mit Bley versiegelt, so wie auch die Pässe eingesehen, und diese aus der festgesetzten Gränzlinie mit Bayern entspringende Belästigung auch in Unken wiederhohlet.

## 5.

Die Straße erhebt sich hier drey Mahl auf die Bergvorsprünge mit den beträchtlichen Steigungen von 8 bis 9 Zoll hinauf, und zeiget nach einer Viertelstunde bey der Nummer 68 3/4 die Landesgränze, 68,750 Klafter von Innsbruck entfernt. Zwey niedrige, mit dem östreichischen und bayerischen Wappen versehene Gränzsteine bezeichnen die Gränze des Herzogthums Salzburg mit dem Königreiche Bayern, in welchem die Straße sogleich mit einer Steigung von 10, 12, und später sogar von 16 Zoll einen Hügel erklimmt, auf dessen Höhe der Reisende auch von dem bayerischen Zollamte Melleck die Untersuchung der Pässe und die Plombirung der Effecten zu bestehen hat.

Die Straße senket sich sodann wieder mit 12 bis 14 Zoll längs hoch abgesprengten Felsenwänden in die Thalebene hinab, und läßt bey dem Kenner den Zweifel zurück, ob es nicht zweckmäßiger gewesen wäre, die Fahrbahn mit sanfterem Gefälle gänzlich zu verlegen.

Die bayerische Straßeneintheilung schließet sich an jene von Tyrol und Salzburg an, sie gründet sich jedoch, wie in Niederöstreich, auf Stationen von 2000 Klafter und Abtheilungen von 250 Klafter, wovon die ersteren durch hohe Säulen, die letzteren aber durch 2 1/4 Fuß hohe Pfähle bezeichnet sind; die 18 Fuß breite Fahrbahn ist durchaus reichlich beschottert und emsig erhalten.

Sie erhebt sich nach einer halben Stunde abermahls in einer beträchtlichen Länge und fortwährend mit 12 bis 14 Zoll zwischen hohen Gebirgswänden auf eine Anhöhe, das sogenannte Gschaid, hinauf, auf dessen Scheitel eine Straße in nördlicher Richtung über Traunstein nach München ausästet, und durch einen Wegweiser bezeichnet ist.

## 6.

Hier berührt die Straße auch jene berühmte Röhrenleitung, welche die Salzsohle von Reichenhall über dieses hohe Gebirg bis nach Rostenhain leitet, und von dem für die Kunst nur allzu früh verstorbenen Reichenbach so meisterhaft angelegt ist, daß sie mittelst den sehenswerthen Druckwerken eine Höhe von 1200 Fuß ersteigt. Die gußeisernen Röhren haben 7 Zoll äußeren Durchmesser, und die gewöhnliche Länge von 5 Fuß; sie liegen frey am Tage auf hölzernen Schwellern, welche längs dem Bergabhange theils in den Felsen eingelassen, theils mittelst Stützen über die Abgründe und Vertiefungen erhoben sind.

Unmittelbar neben dieser Leitung wird süßes Wasser zum Betriebe der Maschinen und zu anderem Gebrauche über den Berg hinab geführt, größtentheils in hölzernen Rinnen von 9 bis 10 Zoll im Gevierte, und mit einem Brete bedeckt; bey steileren Strecken sind hölzerne Röhren angebracht, deren Größe mit dem Gerinne im gehörigen Verhältnisse steht.

Nur eine beschränkte Aussicht eröffnet sich von dem Scheitel dieser steilen Anhöhe nach den einförmigen und schroffen Gebirgsketten, schnell aber senket sich die Straße wieder mit 8 bis 10 Zoll zu einem kleinen See hinab, welcher die Breite des Thales beynahe gänzlich erfüllet, und auf seinen dunkeln Fluthen die Bilder der hoch empor steigenden Gebirgsmassen schaukelt.

Dem sanften Gefälle folgend, tritt man endlich aus dem Gebirge und engen Thale in eine freye Ebene, und an der Stelle der hohen Berge und nackten Felsen, welche uns in

den mannigfaltigsten Formen und Reitzen schon seit mehreren Wochen umgaben, breitete sich nun vor unsern Augen eine nicht minder schöne Ebene aus, welche in mäßiger Entfernung von einer waldigen Hügelkette begränzet und mit fruchtbaren Feldern bedecket ist.

Mitten aus dieser freundlichen, und wegen der Ernte eben sehr belebten Ebene erhebt sich das Städtchen Reichenhall mit seinen weitläufigen Gebäuden zur Salzbereitung und einem kostspielig erbauten Rechen zur Holztriftung.

Die Straße ist nach Stunden von 2000 Klafter, und diese in Achtel von 250 Klafter eingetheilt; unmittelbar an der Stadt trägt daher ein Stundenzeiger an der gegen die Straße gewendeten Seite die Aufschrift: „38 Stunden von Innsbruck," und an der Stadtseite: „4 3/8 Stunden bis Salzburg." Er ist von Stein, 5 Fuß hoch, und vierkantig behauen 15 Zoll dick; die Achtelzeiger bestehen aus 3 Fuß langen, 12 Zoll breiten Steinen, und enthalten die Bezeichnung der Stunden und Achtel. **(Tab. XI. Fig. 6.)**

Diese Eintheilungsart hat nicht nur den Nutzen der allgemeinen Verständlichkeit und der Übereinstimmung der volksüblichen Berechnung der Entfernungen nach Stunden vor allen andern voraus, sondern sie zeichnet sich noch insbesondere durch die Verbannung der hölzernen Säulen aus, welche nach der königl. Instruction für die Aufstellung der Meilenzeiger und Wegweiser (Monathsblatt für Bauwesen und Landesverschönerung, von dem k. bayerischen Baurathe **Dr.** Vorherr. München, 1830.) nur in dem Falle gestattet sind, wenn die steinernen Säulen die Kosten von 40 Gulden übersteigen.

## 8.

Von der 4 Klafter breiten Straße lenket außerhalb Reichenhall abermahls ein Arm nach München ab, auf der mit Vorrathshaufen reichlich besetzten und gut erhaltenen Hauptstraße aber erreichet man in einer halben Stunde das bayerische Gränz-Zollamt Schwarzbach, und indem man hier von den

bayerischen Bleysiegeln befreyt wird, betritt man nahe bey dem Abtheilungspflocke Nr. 40 $^{2}/_{8}$ auf der weit ausgedehnten Wiesenfläche bald wieder das östreichische Gebieth, wo ein hölzerner Meilenzeiger die Entfernung von Salzburg mit einer Meile angibt.

Das k. k. Zollamt Walsersberg nahm endlich auch die östreichischen Siegel ab, und nun konnten wir uns ganz der Aussicht nach den bezaubernd schönen Gefilden von Salzburg überlassen, der schönsten, welche uns seit dem Garten von Europa zu Gesichte kam.

Auch hier hatte die Natur ihre Gaben in reichlichster Fülle und glücklichster Mischung über die weit ausgedehnte Ebene ergossen; üppige Fluren wechseln mit frisch grünenden Wiesen, zahlreiche Ortschaften, Kirchen und Häuser blicken freundlich aus schattigen Baumgruppen hervor, und während das Auge links in der unabsehbaren Fläche vergebens nach einem Ruhepuncte spähet, ergötzet es sich zur Rechten an den majestätischen Gebirgsmassen und der herrlichen Perspective gegen das Thal der Salzach hinauf; unmittelbar vor sich erblicket es die freundliche Stadt, und auf dem senkrecht sich erhebenden Felsen die weitläufige Veste Hohensalzburg.

## 9.

Die Straße durchschlängelt diese fruchtbare Ebene mit der wohl erhaltenen Bahn, und führt unmittelbar zu dem berühmten Felsenthore, welches der Fürst-Erzbischof, Graf Schrattenbach, zur näheren Verbindung dieser Gegend mit der Stadt durch den Felsen des Mönchsbergs sprengen ließ. Der Baumeister Zimmermann aus Hannover begann diese Gallerie am 15. May 1765 und vollendete sie am 15. Nov. 1767 mit einer Länge von 415 Fuß, in der Breite von 22 und Höhe von 39 Fuß im weichen Sandsteine. Sie senket sich im sanften Gefälle gegen die Stadt hinab, und die Seitenwände sind im gothischen Bogen glatt abgemeißelt; an der Stadtseite sind architektonische Verzierungen eingehauen, welche,

nebst dem von Hagenauer verfertigten Brustbilde des fürstlichen Erbauers, noch das bekannte Te Saxa Loquuntur umgeben, an der Feldseite aber liest man bey K. Sigismund's Bildsäule folgende Aufschrift:

D. O. M.
D. Sigismundo. m.
Publico bono. comodo. decori
sIgIsMVnDI
arChIepIsCopI. saLIsbVrgensIs
E. S. R. I. Comitib. de Schrattenbach
AETERNAE. MEMORIÆ.

Salzburg mit seinen Merkwürdigkeiten und viel besuchten Umgebungen liefert den reichhaltigsten Stoff zu interessanten Beschreibungen, und ist von talentvollen Schriftstellern schon so vielfach dargestellt worden, daß sich hier bloß auf diese Werke bezogen werden kann.

---

## Drittes Capitel.

### Von Salzburg nach Wien.

#### 1.

Die Königinn des Tages vergoldete schon das Felsenhaupt des Untersberges, und goß ihren milden Zauber über die reitzenden Fluren, als wir am 12. July diese geschichtlich merkwürdige Stadt verließen, uns bald, von flachen Hügeln umgeben, auf der regellos angelegten, jedoch gut erhaltenen Straße sanft erhoben, und abwechselnde Aussichten nach dem hügeligen, gut cultivirten Lande genossen, wo Felder und Wiesen mit kleinen Waldpartien und einzelnen Höfen sich zu den lieblichsten Bildern gestalten.

An dem Wallersee vorüber führt die Straße zwischen mehreren Hohlwegen nach den ersten Poststationen Neumarkt und Frankenmarkt, und gewinnt bey Völklabruck stets mehr Festigkeit und Regelmäßigkeit der Fahrbahn.

So wie wir bey Salzburg von den Alpen Abschied nahmen, welche wir schon in mehreren Richtungen und auf den merkwürdigsten Straßenanlagen der neuesten Zeit überstiegen und bis hieher verfolgt hatten, und welche uns die Schönheiten der Gebirgsgegenden in allen ihren Abstufungen, von den üppigsten Fluren des ewigen Frühlings bis hinauf zu den Regionen der nie schmelzenden Gletscher darbothen, eben so verschwanden auch hier nach und nach die letzten Spuren der Hügel, und so weit das Auge reichte, erblickten wir nichts als eine unabsehbare Ebene, die, von Ortschaften und emsig gepflegten Feldern bedecket, wenn gleich keine abwechselnden, doch freundliche Ansichten darbiethet.

## 2.

An der Straße bemerket man mehrere streckenweise Verbesserungen, Erweiterung der Fahrbahn auf das Normalmaß von 4 Klafter, und Regulirung der Richtungslinien; obschon diese theilweisen Verbesserungen keineswegs den Prachtstraßen der Lombardie gleich kommen, so sind sie doch ein erfreulicher Beweis der stets vorwärts schreitenden Vervollkommnung der östreichischen Staatsstraßen.

Die Straße ist hier, so wie in Niederöstreich, nach Stunden in 2000 Klafter und in Achtel von 250 Klafter eingetheilet, die ersten durch hohe, und die letzten durch niedrige, schwarz und gelb angestrichene Holzsäulen bezeichnet.

Auf einer mäßigen Erhöhung pranget die stattliche Fronte des Benedictiner-Stiftes Lambach; von hier genießet man eine der schönsten Aussichten gegen die amphitheatralisch sich erhebenden Gebirge, und mit besonderem Vergnügen folget das Auge den Schlangenwindungen des Traunflusses hinauf, bis er sich endlich zwischen dicht besetzten Auen in den Krüm-

mungen der Vorgebirge verliert, jener herrlichen Gegend, welche den berühmten Traunfall mit seinem merkwürdigen Canale enthält, und den Eingang zu dem Salzkammergute bildet.

Dieses in naturhistorischer und industrieller Hinsicht merkwürdige Ländchen wird seit dem Aufschwunge der Sohlenbäder in Ischl noch häufiger als vormahls besucht. Dieser Markt, in welchem ich noch vor wenigen Jahren unansehnliche, ländliche Häuser fand, pranget gegenwärtig schon mit städtischen Gebäuden und eleganten Anlagen; wie jedoch die Bilanz des materiellen Gewinnes gegen den moralischen Verlust sich darstellet, wird die Zeit lehren.

Da gegenwärtig der Gmundnersee mit den senkrecht aus seinen Fluthen aufsteigenden Felsen und Gebirgen noch die Landverbindung des Salzkammergutes mit dem flachen Lande unterbricht, und Alles der Unsicherheit einer Wasserfahrt anvertraut werden muß, so ist schon der Entwurf zur Fortsetzung der Poststraße längs dem westlichen Ufer des Sees der weiteren Verhandlung übergeben worden, und die Ausführung erscheint um so wünscheuswerther, als sie bey dem großen Absatze von Salz, das von hier in einen bedeutenden Theil der Monarchie verführt wird, sowohl für die Staatscasse als für die Consumenten nur vortheilhaft seyn kann.

Bey den beträchtlichen Kosten und Schwierigkeiten, mit welchen die Schifffahrt auf der reißenden und unstäten Traun verbunden ist, mußte es zwar beklagt werden, daß die projectirte Anlage einer Eisenbahn aus dem Salzkammergute nach Linz nach mehreren Versuchen noch nicht zur Ausführung kam, allein die Vortheile derselben und die günstigen Localverhältnisse sind zu einladend, als daß dieses Project für immer aufgegeben seyn sollte. Mit besonderem Antheile vernahmen wir daher, daß diese Ausführung nunmehr von der Budweiser Eisenbahngesellschaft nicht nur übernommen, sondern auch hierzu die erforderliche Vermessung und Kostenberechnung gepflogen worden sey, daher diese Bahn um so gewisser und bald zu Stande gebracht werden dürfte, als sie durch das flache Terrain sehr

begünstiget, und für die Zwecke der Budweiser Bahn vortheilhaft und nothwendig ist.

## 3.

Unmittelbar bey Lambach vereiniget sich die Poststraße aus dem Salzkammergute mit der Hauptstraße, welche nun mit einer geregelten Breite von 5 Klafter und mit der convex und gut beschotterten Fahrbahn bis nach Wels führt, und bey ihren mannigfaltigen Krümmungen eine freye Übersicht der mit Waldgruppen, Obstbäumen, Wiesen und Feldern, vielen Ortschaften und Bauernhöfen besetzten und sorgfältig cultivirten Welser-Heide gewährt. In weiterer Ferne aber erheben die Hochgebirge des Salzkammergutes ihre mannigfach gestalteten Kuppen über die waldbedeckten Vorgebirge, und hoch über alle raget das eingefurchte Felsenhaupt des Traunsteins in die Lüfte empor.

Wels liegt am linken Ufer der Traun, welche im breiten Schotterbette, und beschattet von buschigen Auen, schnell vorüber eilet. Hier ist der Sitz des Kreisamtes vom Hausruckviertel; die innere Stadt erscheint düster und menschenleer, da die Poststraße in der breiten Vorstadt vorüber zieht.

In dem großen Gasthofe zum Greif ist das Andenken an die hohen Reisenden, welche hier einsprachen, durch eine bedeutende Sammlung von Wappen und Aufschriften aufbewahrt, und Wels war zugleich die erste Station, in welcher uns die Rechnung wieder in Wiener-Währung vorgelegt wurde, nachdem von Adelsberg angefangen in der Regel nur Silbermünze gangbar ist.

## 4.

Kaum stieg am nächsten Morgen die Sonne am fernen Osten herauf, als wir schon auf der regelmäßigen und reichlich beschotterten Fahrbahn über die unabsehbare, aber emsig cultivirte Welser-Heide rasch dahin rollten, und in Kleinmünchen die Filialpost von Linz erreichten.

Diese durch ihre günstige Lage an der Donau und durch ihre schönen Umgebungen bekannte Hauptstadt des Landes ob der Enns wird gegenwärtig auch in technischer Beziehung merkwürdig, nicht bloß durch eine neue Art von Befestigungsthürmen, welche bey gleichem Erfolge die großen Kosten regelmäßiger Festungen ersparen sollen, sondern auch durch die Eisenbahn, welche die Donau mit der Moldau vereiniget. Sie ist in der 16 Meilen großen Ausdehnung bis Budweis durch eine Privat-Gesellschaft nicht nur schon der Vollendung zugeführt, sondern auch seit geraumer Zeit für den Transport von Salz, Eisen, Kaufmannsgütern und Holz in voller Benützung.

Schon im 14ten Jahrhunderte wurde diese Verbindung der beyden schiffbaren Flüsse angeregt, in den späteren Perioden beschränkten sich aber alle Vorschläge des Lothar Vogemonte unter Kaiser Joseph I. und des Freyherrn v. Sterndahl, so wie des Obersten Prequin unter Maria Theresia auf die Anlage eines schiffbaren Canales, welcher Idee auch der Professor Walcher und der fürstlich Schwarzenbergische Forstmeister Rosenauer in der Wesenheit beystimmten; indessen scheiterten alle diese Anträge an den Localschwierigkeiten und großen Baukosten.

Im Jahre 1807 brachte der als Schriftsteller und Practiker rühmlich bekannte Gubernialrath und böhmische Wasser-Baudirector, Ritter v. Gerstner, die Herstellung einer Eisenbahn in Antrag, deren Ausführung durch die inzwischen eingetretenen Ereignisse so lange unterblieb, bis dessen Sohn, Franz Anton v. Gerstner, für dieses Unternehmen im Jahre 1824 ein Allerhöchstes Privilegium erhielt, und mittelst einer Actien-Gesellschaft zur Ausführung schritt.

In zwey Broschüren hat derselbe die Vortheile und mehrere interessante Erhebungen von Eisenbahnen überhaupt, und insbesondere jener von Linz nach Budweis dem Publicum mitgetheilt. Ich enthalte mich einer näheren technischen Beschreibung der ausgemittelten Richtung, der erstiegenen Höhe und der beobachteten Steigungsgesetze, so wie auch der Construction

der Bahn und einzelnen Bauwerke, da jetzt nach der gänzlichen Vollendung aus der Feder irgend eines talentvollen und genau unterrichteten Technikers ein eigenes und vollständiges Werk über diese, wenn gleich nicht erste, doch in jedem Falle längste und kostspieligste Eisenbahn der östreichischen Monarchie um so mehr zu hoffen ist, als sich der öffentliche Antheil an dieser nützlichen Erfindung noch fortan steigert, und mehrere Vorschläge, darunter auch für eine Bahn zwischen Wien und Baden, den ämtlichen Verhandlungen übergeben worden sind.

## 5.

In Kleinmünchen trennt sich die Straße nach Linz von der nach Wien führenden Hauptstraße, welche über die fruchtbare Ebene und bey Ebelsberg mit einer langen Jochbrücke von der gewöhnlichen einfachen Bauart über das breite Schotterfeld der Traun führt; in der weiteren Fortsetzung folget sie dem Steigen und Fallen des hügeligen Terrains ohne kunstmäßiger Anlage. Die Fahrbahn dagegen ist reichlich beschottert, und mit Emsigkeit erhalten; man erhebt sich mit einer eben so bedeutenden Steigung nach der Stadt Enns hinauf, als man sich jenseits derselben wieder nach dem gleichnahmigen Gränzflusse hinab senket.

Von dieser altergrauen und geschichtlich merkwürdigen Stadt zieht eine Commerzialstraße längs dem Flusse in das Gebirg nach Steyer hinauf, und verbindet sich hier mit jener Straße, welche nach den Eisenbergwerken von Eisenerz und Vordernberg die Richtung nimmt, und für den inneren Productenverkehr eben so wichtig ist, als sie eine der schönsten und gewerbfleißigsten Gegenden Östreichs und der Steyermark durchschneidet.

Mit Freuden betraten wir nun wieder den heimischen Boden, und ungeachtet unsere Erwartungen von dieser Reise durch die reiche Ausbeute an Natur- und Kunstmerkwürdigkeiten weit übertroffen wurden, so waren wir doch gerecht genug, die Vorzüge Östreichs, besonders dieser Gegend, in vol-

lem Maße anzuerkennen, denn überall zeigten die mäßig hohen Hügel, die große Zahl von Ortschaften und einzelnen Bauernhöfen, die fruchtbaren Gründe und weitläufigen Obstbaumpflanzungen eben so schöne Landschaften, als einen hohen Grad von Cultur.

Die Straße weiset auf hölzernen Säulen und mit einer Eintheilung in 2000 und 250 Klafter bis an die Linie von Wien eine Länge von 84,162 Klafter aus; sie hat weder eine regelmäßige Anlage, noch kunstmäßige Bauart, da sie schlängelnd, ohne Aufdämmung und Grundbau, die Ebenen durchzieht, und die zahlreichen Hügel und Berge mit dem großen Gefälle übersetzet, welches ihnen die Natur gegeben hat.

Beschattet von einer Obstbaum-Allee, erreichet man den hoch gelegenen Markt Strengberg, und indem sich die Straße jenseits mit starkem Gefälle in das Thal hinabsenket, führt eine neu erbaute, gemauerte Brücke von 36 Fuß Bogenöffnung über den Bach, um sogleich wieder die nächste Anhöhe zu ersteigen.

Man übersetzet noch mehrere dieser wellenförmigen Hügel, und erfreut sich jederzeit einer schönen Aussicht über das reich bevölkerte und sehr emsig cultivirte Land, bis man endlich diese Hügel verläßt, und bey dem großen Markte Amstätten die Ebene erreicht.

Die 4 Klafter breite, mit Seitengräben versehene Straße ist mit Fluß- und Grubenkies eben in dem nothwendigsten Maße beschottert; sie liegt in der Regel mit dem Neben-Terrain im gleichen Horizonte, und die mannigfach gewundenen Krümmungen, mit welchen sie nach den Märkten Blindenmarkt und Neumarkt an die Ufer der Yps führt, sind eben so viele Beweise für die Nothwendigkeit der Regulirung dieser Straßenrichtungen, welche ursprünglich von den Launen des Zufalles erzeugt, späterhin durch Verbreiterung und Seitengräben verbessert wurden, nunmehr aber den Bedürfnissen und Wünschen des Publicums nicht mehr genügen.

## 6.

In geringer Entfernung von der Straße erheben sich die Gebirge in den mannigfaltigsten Formen bis zu den Felsenzacken des hohen Ötscher, und in geschäftiger Eile durchschlängelt die reißende Yps die eben so schönen als gewerbreichen Thäler, in der Ebene aber nähert sie sich der Straße, und nimmt gleichlaufend mit derselben eine drohende Richtung bis zur Brücke, daher schon in verschiedenen Zeiträumen kostspielige Stein- und Holzbeschläge, in den letzten Jahren aber Faschinenwerke mit gutem Erfolge angebracht wurden, welche nicht bloß den Schutz der nahe liegenden Straße, sondern auch die Sicherheit der Brücke beabsichtigen. Diese hat bey einer Länge von 53 Klafter 12 Jochöffnungen, und trägt mit 10 Ennsbäumen die beschotterte Bahn, welche überdieß noch mittelst Durchzügen und Hängeisen mit den massiven Geländer- und Tragbäumen verbunden ist. Diese einfache und bey den niederöstreichischen Brücken allgemein angewendete Bauart hat den Vortheil der geringen Verschneidung der Holzbestandtheile, und einer bedeutenden Kostenersparung, welche beträchtlich genug ist, die geringere Jochöffnung von 5 bis 6 Klafter um so mehr zu rechtfertigen, als die starke Befahrung und die nicht selten mit 200 Centner beladenen Frachtwägen diese feste Bauart erfordern, und als bey allen am rechten Donauufer befindlichen Gewässern theils keine Eisgänge Statt haben, theils dieselben nur von geringem Belange sind.

Nebst diesen Ursachen hat auch der zunehmende Mangel und hohe Preis der großen Bauhölzer einen wesentlichen Antheil an der Enthaltung von weit gespannten und künstlich zusammen gesetzten Brücken, und es ist in Niederöstreich schon der Zeitpunct eingetreten, in welchem die Anwendung gemauerter Brücken von mittlerer Größe selbst aus ökonomischen und staatswirthschaftlichen Rücksichten gebothen wird, da überdieß bey Staatsbaulichkeiten weder die zur Holzfällung vortheilhafte Jahreszeit beobachtet oder controllirt, noch

die so einflußreiche Gebirgs- und Himmelsgegend berücksichtiget werden kann, daher auch die Dauerzeit einer Holzbrücke nur mit 10 bis 12 Jahren angenommen werden darf.

## 7.

Unterhalb des nächsten Postortes Kemmelbach erhebt sich die Straße mit wechselnder Steigung auf eine mäßige Bergebene, und vereiniget sich hier mit der sogenannten Dreymärktischen Eisen-, Salz- und Proviant-Straße, welche in die freundlichen Thäler von Weinzierl, Scheibbs und Gresten, dann durch die engen Felsenschluchten von Gaming auf den Grubberg führt, wo sich ein Straßenzug nach Mariazell trennt, und ein anderer Zug die großen Eisenwerke zu Lunz, Gößling und Mendling mit der steyermärkischen Straße nach Eisenerz und Vordernberg verbindet.

Die mit Pappel-Alleen besetzte Hauptstraße senket sich allmählig in die breite Thalfläche der Erlauf hinab, und eine hölzerne Jochbrücke von der beschriebenen Bauart führt über diesen reißenden Gebirgsfluß, dessen krystallhelle Fluthen gewöhnlich seicht und schnell über die weißen Schotterbänke dahin fließen, bey Hochwässern aber nicht selten die Ufer übersteigen, und nebst den fruchtbaren Gründen auch das nahe gelegene Dorf Erlauf überschwemmen.

Ringsherum von Hügeln und einzelnen Flächen umgeben, eröffnen sich fortwährend neue und mahlerische Aussichten nach dem fruchtbaren Lande und dem stufenförmig sich erhebenden Gebirge. Allein überraschend ist die Aussicht, welche sich auf der Anhöhe unterhalb Erlauf darbiethet; denn plötzlich und mit Einem Blicke übersieht man hier die weit gebreitete Ebene, den schimmernden Spiegel der majestätischen Donau, und, wie hingezaubert auf den mächtigen Felsen, die imposante Fronte der Benedictiner-Abtey von Melk, die stolz in den Fluthen des Stromes sich spiegelt, und ihre Kuppeln und Thürme hoch in die Lüfte erhebt.

Am jenseitigen Ufer aber kosen die Wellen das kaiserliche

Lustschloß Lubereck, am Fuße der weitläufigen Ruinen von Weideneck, und im Hintergrunde schließen die Waldgebirge des Viertels ob dem Manhardsberge dieses große und freundliche Rundgemählde.

Im raschen Zuge durcheilet man auf der gut erhaltenen und mit Pappeln besetzten Fahrbahn diese Ebene bis an die hölzerne Brücke, welche über die Melk führt.

## 8.

Am Ende des gleichnahmigen und mit Granit gepflasterten Marktfleckens erhebt sich die Straße auf den mäßig hohen Hügel, und gewährt einen imposanten Anblick nach dem Stiftsgebäude zurück, während sich vorwärts eine nicht minder reitzende Übersicht der breiten Donau und der aus ihren Fluthen steil empor steigenden Gebirge entwickelt, welche in eben dem Maße verschwinden, als sich die Straße gegen die Flächen bey Loosdorf hinab senket.

Eine große Zahl von Ortschaften, Schlössern und Kirchen bedecket diese von Hügeln durchzogene Gegend, in weiterer Ferne aber ziehen sich höhere Gebirge in sanften Abstufungen hin, und dem wellenförmigen Terrain folgend, schlängelt sich die Straße mit allen Krümmungen einer kunstlosen Anlage zwischen Wiesen und Feldern hindurch, und erinnert bey jeder Krümmung an alle die Zufälligkeiten und Nebenrücksichten, welche auf diese schon undenklich alte Anlage eingewirkt haben mögen, noch mehr aber an den Verlust, welchen der Reisende an Zeit und Geld, der Fuhrmann an Frachtkosten und der Landmann an fruchtbarem Boden zu erleiden, und vor Allem an die großen Summen, welche der Staat für diese überflüssig langen Straßenstrecken schon ausgegeben hat, und noch fortan unnütz verwendet; demungeachtet gelingt es dem Techniker nur selten, auch bey den neuesten Straßenanlagen, diese kleinlichen Nebenrücksichten zu überwinden, und dem Staate eben so unnütze, als stets wiederkehrende Ausgaben zu ersparen.

Die in neuerer Zeit erfolgten Verbesserungen dieser Straße konnten daher nicht mehr auf die Richtung und Anlage derselben einwirken, allein durch eine entsprechende Manipulation ist die Fahrbahn wenigstens in jenen guten Stand versetzt worden, den sie bey dem gänzlichen Mangel an Grundbau und Aufdämmung über das Nebenterrain, und bey der nur mittelmäßigen Güte des auf das Allernothwendigste beschränkten Gruben- und Flußschotters zu erlangen vermag, daher sich auch zur Zeit der Thau- und Regenwetter alle Gebrechen gewöhnlicher Schotterstraßen zeigen.

## 9.

Indem sich die Straße bey Gerasdorf nochmahls auf eine lang gedehnte Anhöhe erhebt, gewährt sie eine freye Übersicht der breiten Thalfläche mit der Kreisstadt St. Pölten und den schön gelegenen Schlössern Viehhofen und Ochsenburg an dem Traisenflusse, welcher bey Wilhelmsburg aus dem Gebirge tritt, und zwischen buntfarbigen Auen diese Fläche verwüstend durchschlängelt. Zur Rechten stufen sich die waldbedeckten Vorgebirge bis zu den hohen Lilienfelder-Alpen hinauf, und in mannigfach gestalteten Kuppen ragen jene Gebirgsriesen hervor, welche in ihrem Busen die Quellen der Traisen enthalten, und die herrlichen Thäler von Lilienfeld und Türnitz schirmend umgeben.

Bey einer Volksmenge von 4000 Seelen und dem Sitze eines Kreisamtes und Bischofes, herrschet in St. Pölten ein ziemlich lebhafter Verkehr, um so mehr, als hier noch zwey Nebenstraßen sich mit der Reichsstraße verbinden. Die erste nimmt die Richtung gegen Norden, und führt mit der Jochbrücke bey Stein über die Donau durch Krems und Zwettl nach Böhmen, so wie durch die neueste Anlage über Retz und Znaim nach Mähren; die zweyte aber stellet in südlicher Richtung über Lilienfeld und Mariazell die Verbindung mit Steyermark her.

## 10.

Unmittelbar am östlichen Thore von St. Pölten führt eine 102 Klafter lange Brücke mit 20 Jochöffnungen über die Traisen, welche noch vor wenigen Jahren zwischen den breiten Schotterbänken unverwahrt und zügellos herum schlängelte, und die Existenz der damals 130 Klafter langen Brücke gefährdete.

Durch die von der Baudirection ausgeführte Regulirung der nächsten Flußstrecke ober- und unterhalb der Brücke wurde aber der Fluß in kurzer Zeit mittelst den vom Ufer vorgeschobenen Faschinenabweisern und Verflechtungen in eine geradlinige Bahn eingeengt, das hiedurch gewonnene Land mit Weiden bepflanzet, und endlich die neuen Ufer mit soliden Faschinendämmen gegen die Beschädigung des Flusses oder der Holztriftung versichert, daher sich gegenwärtig von der aus Lerchenholz neu erbauten Brücke eine geradlinige Flußlinie darstellet, und die ansehnliche Fläche von 52 Joch künstlich erzeugter Auen in höchster Üppigkeit sich erhebet.

Als Nebenbenützung wurde dieses dem Flusse abgewonnene Land auch zur Erzeugung von Pappelbäumen verwendet, und diese in einer so beträchtlichen Menge gewonnen, daß die Poststraße gegenwärtig schon 10 Meilen lang mit Alleen besetzet ist, und hiedurch nebst der Erreichung anderer Vortheile auch die Schneepfähle erspart werden.

## 11.

Die Straße durchschneidet in Schlangenlinien die fruchtbare Ebene, und führt an dem alterthümlichen Schlosse und weitläufigen Parke von Pottenbrunn vorüber; hier ersteigt sie die sanft sich erhebende Anhöhe, und senket sich jenseits unmerklich nach Kapellen hinab, wo sich die nach Herzogenburg und Krems führende Seitenstraße ausästet, während die Hauptstraße in einer von Hügeln eingeschlossenen Thalgegend nach den Poststationen Perschling und Sieghartskirchen die Richtung nimmt.

Eine Reihe von Ortschaften an der Straße verkürzen dem Reisenden die Zeit, noch mehr aber die wechselnden Aussichten nach den zahlreichen Marktflecken und Dörfern, Schlössern und einzelnen Häusern des fruchtbaren Tullnerfeldes, nach den schattigen Auen der Donau und den wellenförmigen Hügeln des jenseits sich erhebenden Kreises unter dem Manhardsberge. Hier begrüßten wir auch wieder den Weinstock, welcher seit den schönen Gefilden des Veltlin durch die rauhen Gebirge und das kalte Klima verdrängt worden, hier aber unter dem Schutze der flachen Hügel üppig gedeiht, obschon er sich an dem nördlichen Ufer der Donau bis in die Wachau, oberhalb Krems und Spitz, hinauf erstrecket.

Unmittelbar an dem rechten Ufer der Donau erhebt sich der breite Gebirgszug des Wienerwaldes, der mit seinem waldbedeckten Rücken die Gränzen zweyer Kreise bildet, und sich in südlicher Richtung an Steyermarks Hochgebirge anschließet; die Straße aber führt in gähen Steigungen von 6 bis 9 Zoll hinauf, und läßt bey der sehr lebhaften Befahrung eine kunstmäßige sanfte Abbauung um so mehr wünschen, da die flachen Abdachungen eine eben so geringe Schwierigkeit verursachen, als die sehr nahen Stein- und Schotterbrüche die Kosten verringern, und diese durch eine mäßige Mautherhöhung binnen wenigen Jahren zurück vergütet werden könnten.

## 12.

Von dem Scheitel des Niederberges senket sich die Straße eine kurze Strecke steil hinab, und folget dann mit dem sanfteren, aber ungleich vertheilten Gefälle dem engen Thale, das beyderseits von dicht besetzten Laubwäldern umgeben, nach Gablitz und dem letzten Postorte Purkersdorf führt.

Vereiniget mit der Straße aus dem Seitenthale von Preßbaum, folget die Hauptstraße dem rechten Ufer des Wienflusses, der verwüstend das breite Thal durchströmt, längs der Fahrbahn aber in langen Strecken mit Mörtelmauern, oder auf Piloten ruhendem Steinpflaster in seinen Verheerungen beschränkt ist.

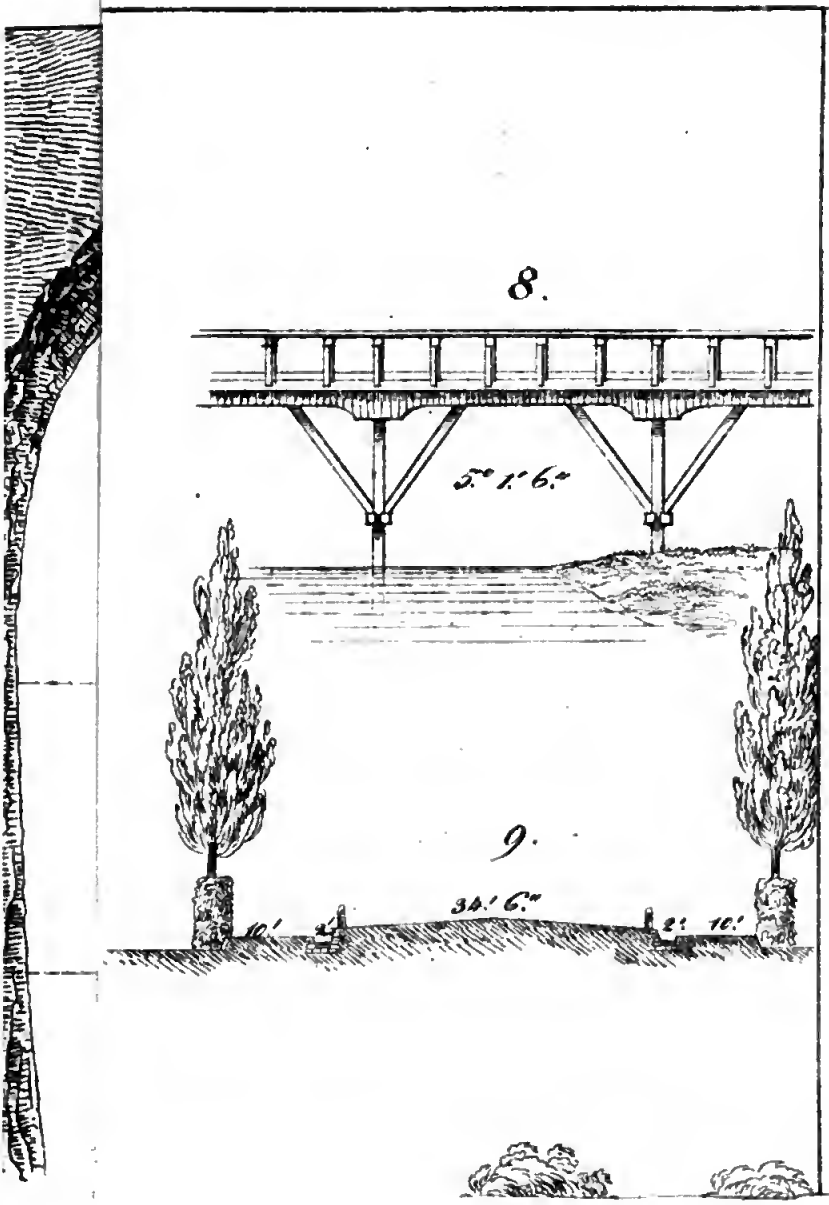
Die Nähe der Hauptstadt kündiget sich durch eine gesteigerte Befahrung der Straße mit allen Arten von leichten und schweren Fuhrwerken an, daher die 5 Klafter breite Fahrbahn nach Beschaffenheit des beschränkten Terrains beyderseits durch 7 Fuß breite und 9 Zoll vertiefte Bermen zur Aufstellung des Schotters erweitert ist. Dieses Material besteht aus Schiefergestein, welches aus den Steinbrüchen, oder dem Flußbette gewonnen wird, und kann um so weniger einen zu allen Jahreszeiten festen Straßenstand erzeugen, als die Fahrbahn weder kunstmäßig angelegt, noch mit einer Grundlage versehen ist, und überdieß noch unter dem Horizonte des quellenreichen Nebenterrains liegt.

Bey Weidlingau übersetzet die Straße mit einer Jochbrücke den Fluß, und ist bey Mariabrunn durch ein auf Piloten ruhendes Steinpflaster und einen vorliegenden Steinwurf gegen den heftigen Anfall der Wien gesichert. Hier nimmt sie auch die Seitenstraße auf, welche zwischen der schönen Kastanien-Allee aus dem friedlichen Thale von Mauerbach kömmt, und führte vormahls zwischen dem der k. k. Forstlehranstalt gewidmeten Augustinerkloster und der Wien über den Mauerbach; als jedoch der durch einen Wolkenbruch mächtig angeschwollene Fluß diese Straßenstrecke zerstörte, wurde dieselbe an die nördliche Seite dieses ehemahligen Klostergebäudes verlegt, und mit einer auf gespannten Rösten ruhenden Brücke über den Mauerbach geführt.

Man erreichet bald den großen Ort Hütteldorf, und so wie die vielen eleganten Landhäuser den Sommeraufenthalt der Bewohner Wiens verkündigen, wird der Techniker von einem gerechten Erstaunen befallen, wenn er die Straße hier in der unmittelbaren Nähe der Kaiserstadt nicht nur ungeregelt, sondern sogar durch Gräben, Pfähle, Privatgeländer und Vorgärten wesentlich verenget findet, und diese Unregelmäßigkeiten auch in dem anstoßenden Dorfe Baumgarten sich in gleicher Ausdehnung wiederhohlen.

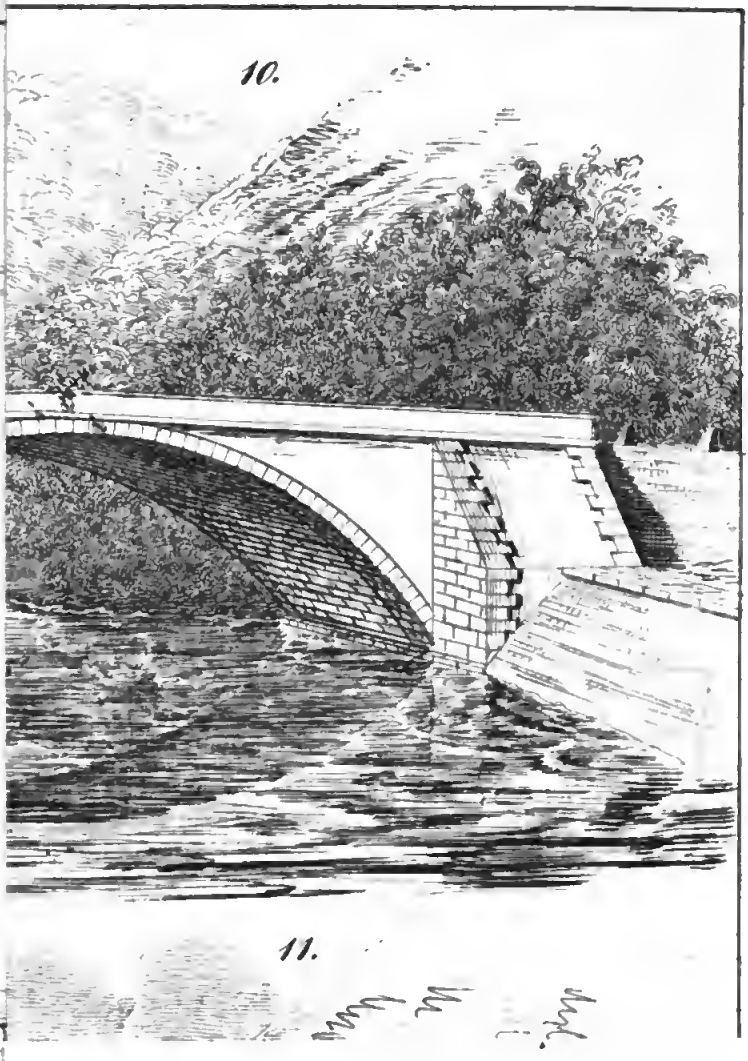
Hier erweitert sich das Thal, und überraschend ist die Aussicht, welche sich auf der Anhöhe bey Penzing eröffnet; denn an die sanft ansteigende Hügelkette angelehnt, erheben sich zahlreiche Ortschaften und Landhäuser, und eine große Zahl von Gartenanlagen vereiniget sich mit der natürlich schönen Gegend, um die Reitze der Umgebungen Wiens noch mehr zu erhöhen. Doch vor Allem zieht die imposante Fronte des kaiserlichen Lustschlosses Schönbrunn mit seinen weitläufigen Gartenanlagen und der architektonisch schönen Gloriette die Aufmerksamkeit an sich, bis dieselbe durch den altergrauen Stephansthurm gefesselt und nach Wien hingelenket wird.

Wir erreichten die fröhliche Kaiserstadt wieder glücklich und wohlbehalten am 14. July, und begrüßten sie nach einer Abwesenheit von zwey Monathen um so freudiger, als wir die Reise nach Italiens Gefilden und der Alpen Gletscherwelt mit einer reichen Ausbeute an Natur- und Kunstschätzen glücklich vollbrachten, und dieselbe uns stets ein Gegenstand der angenehmsten und lehrreichsten Erinnerung bleiben wird.


8.
5.m 1.' 6.''
9.
34.' 6.''
10.'
2.' 10.'

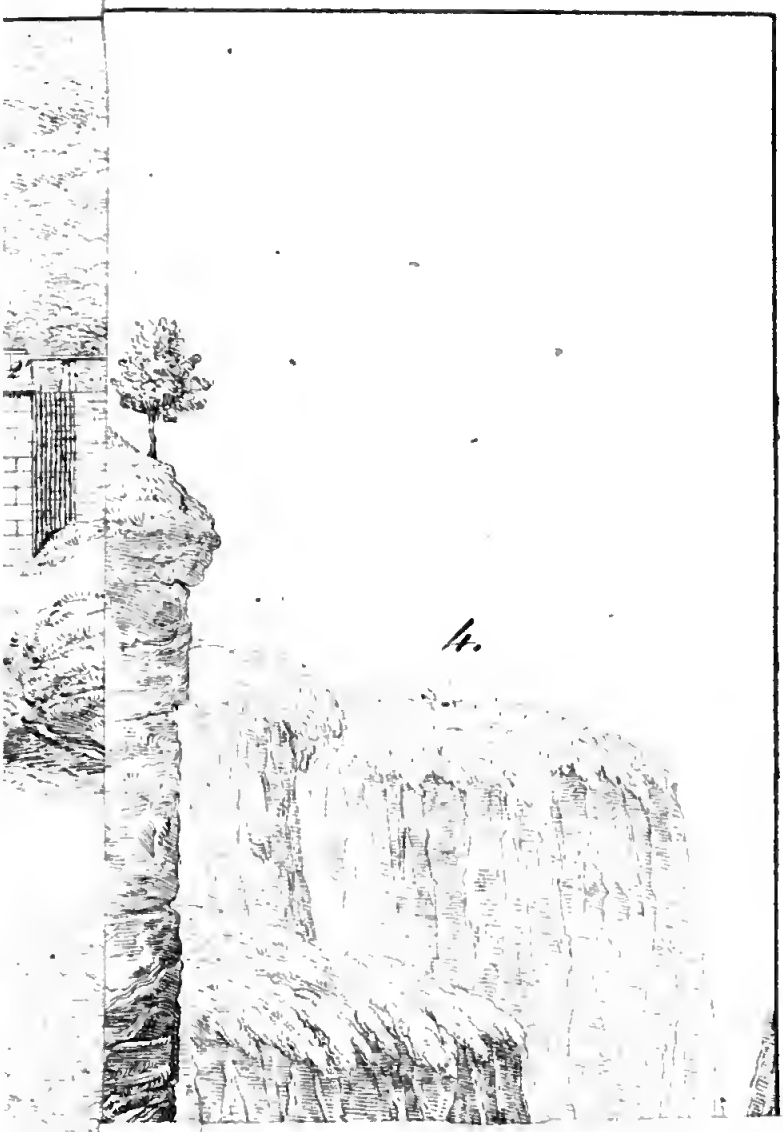
THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

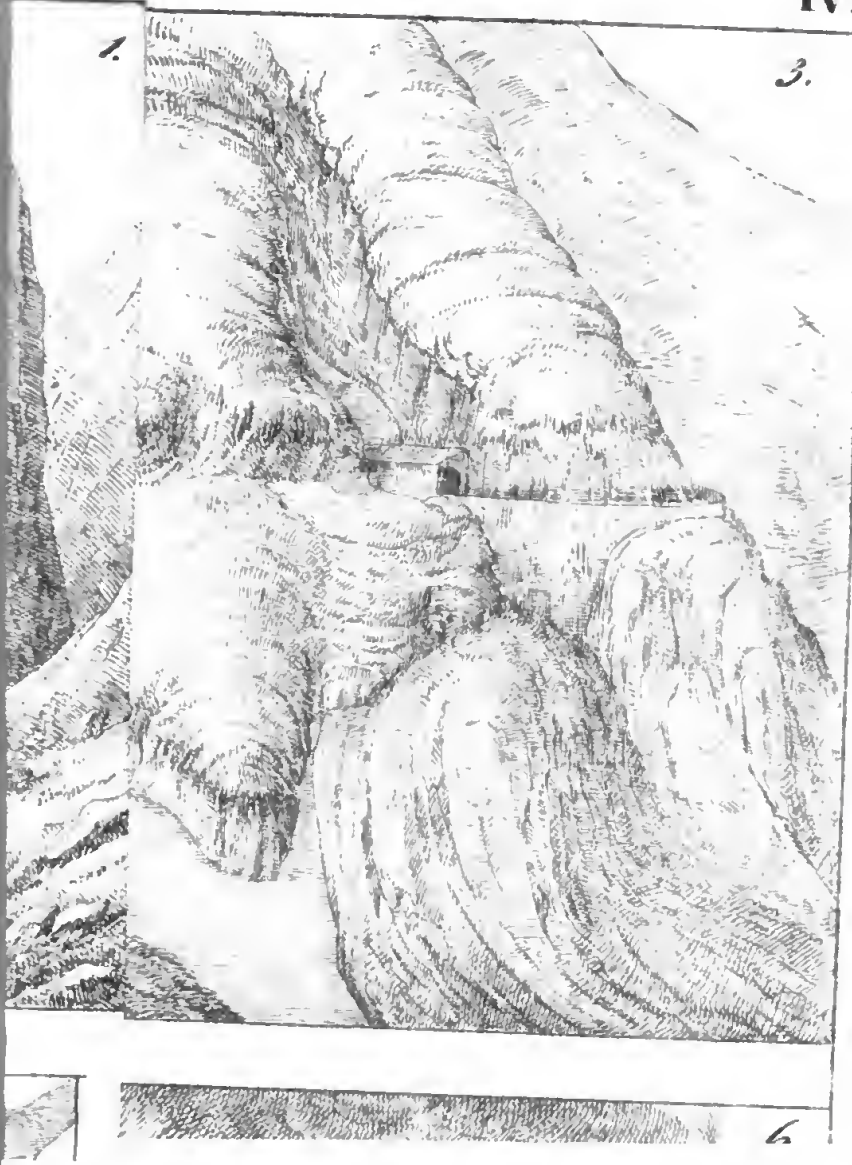

10.
11.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.


4.

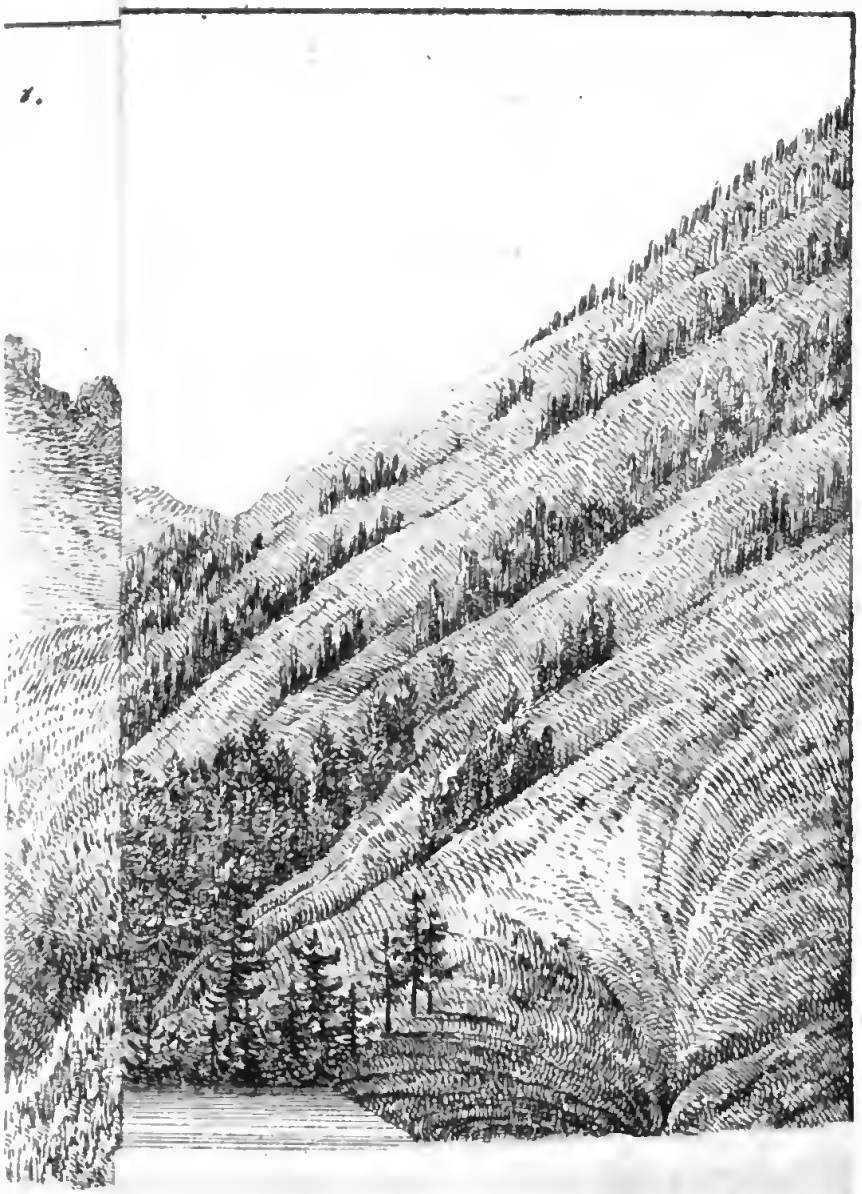
THE NEW Y
PUBLIC LIBR
ASTOR, LENOX A
TILDEN FOUNDATIC


1.
3.
6.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

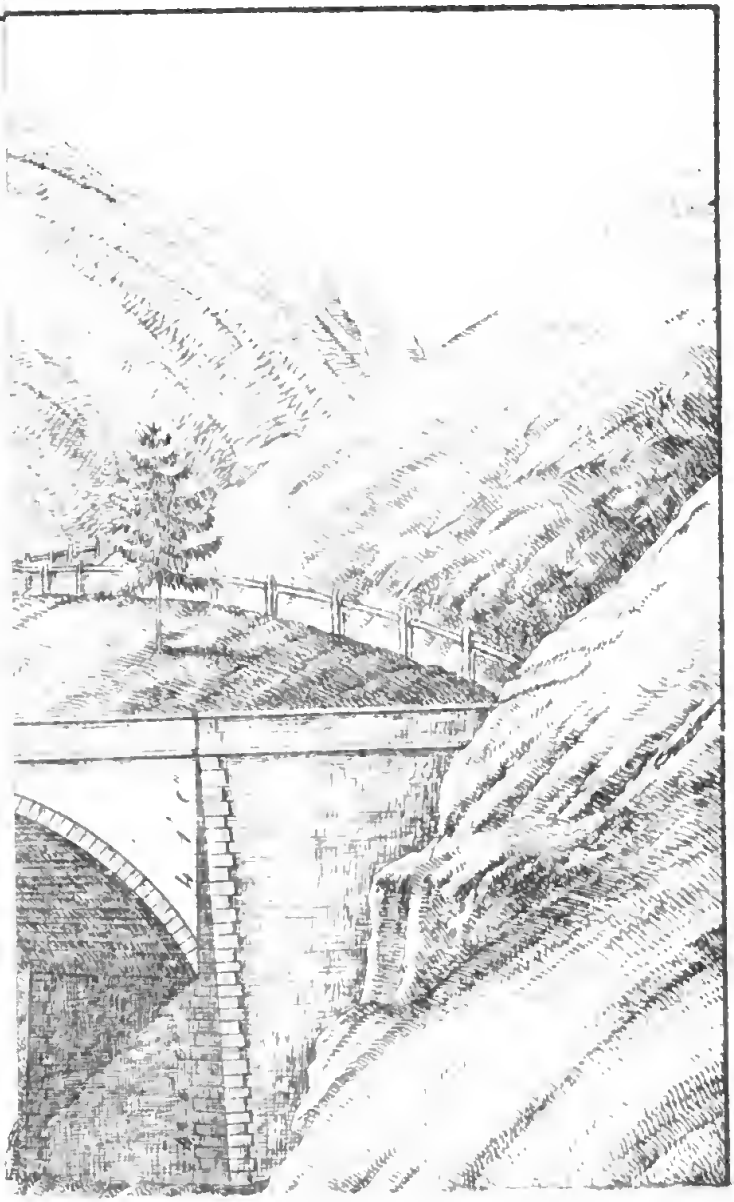
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

V.



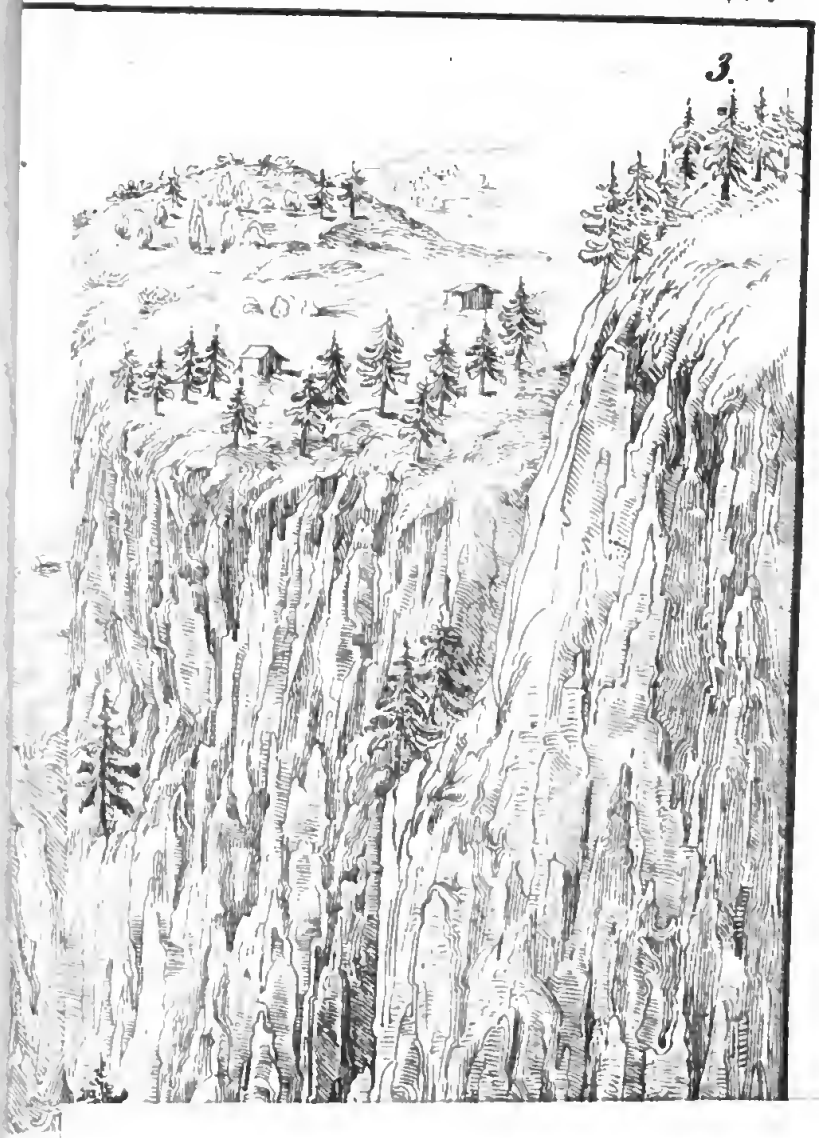
THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

VI.

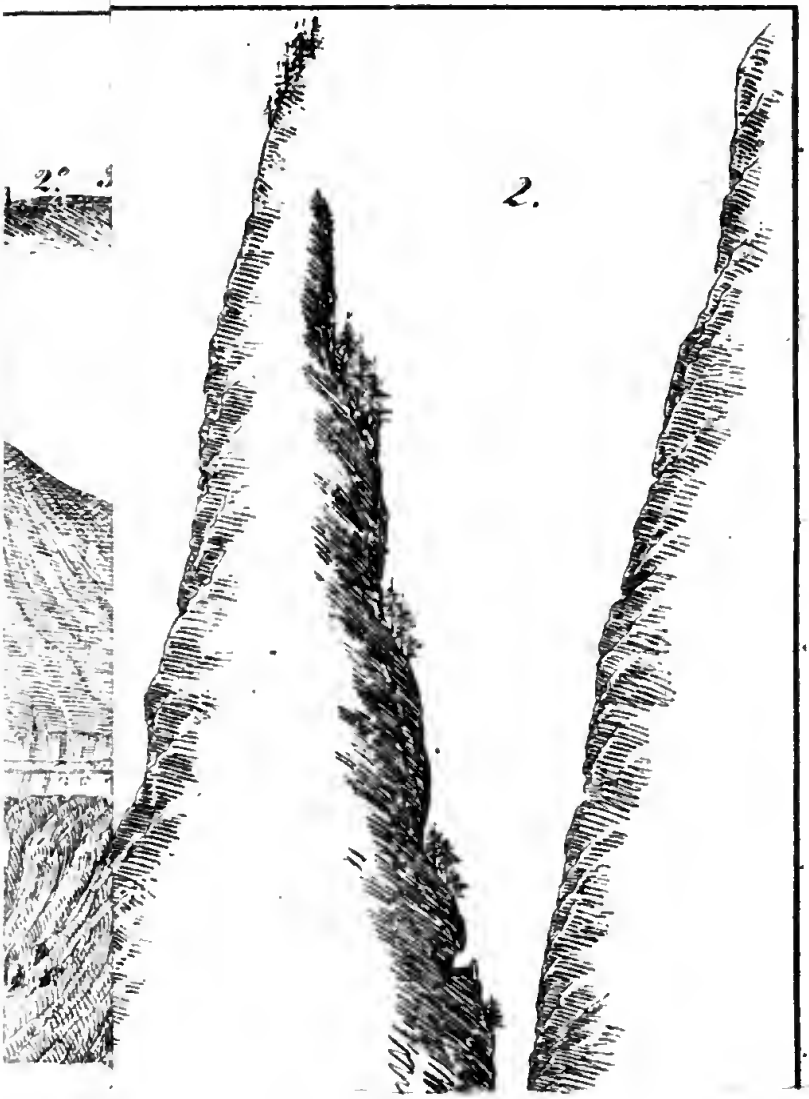


THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS


3.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.


2.

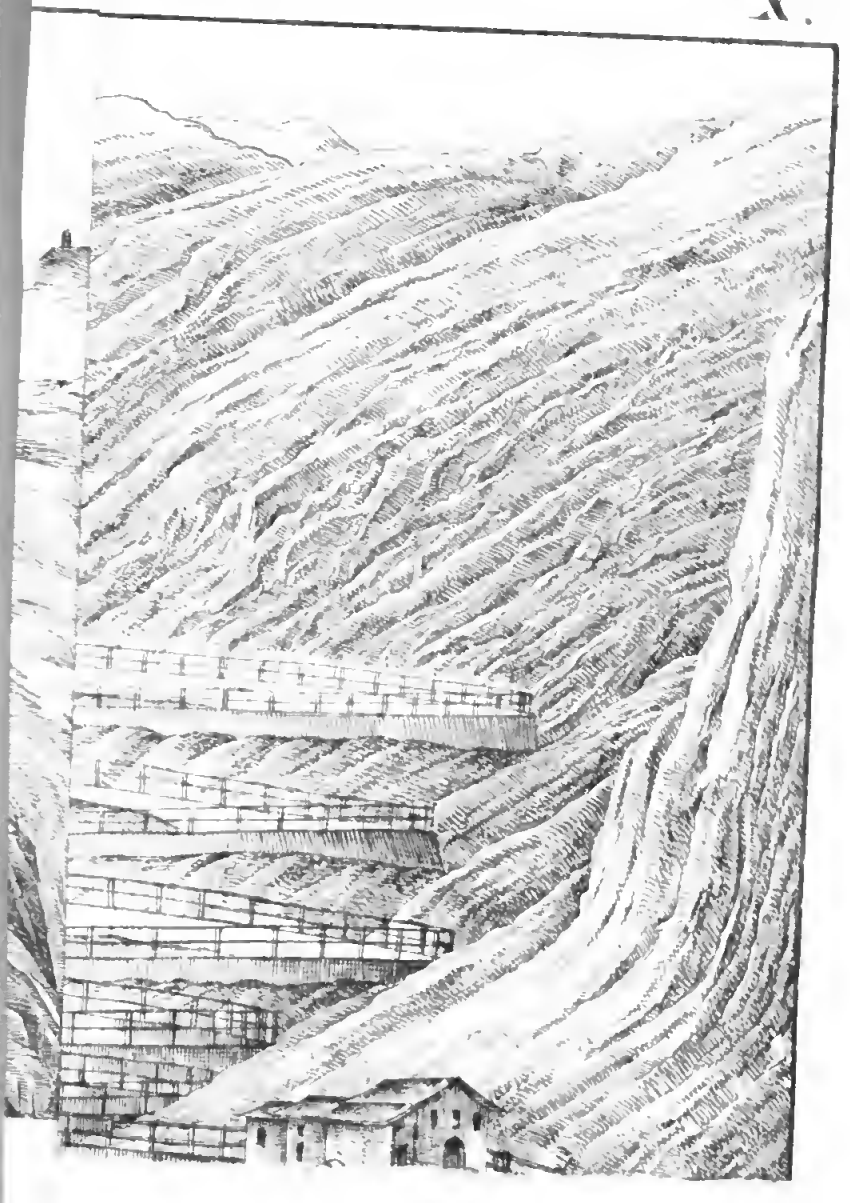
THE NEW YOR
PUBLIC LIBRAI

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATION

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

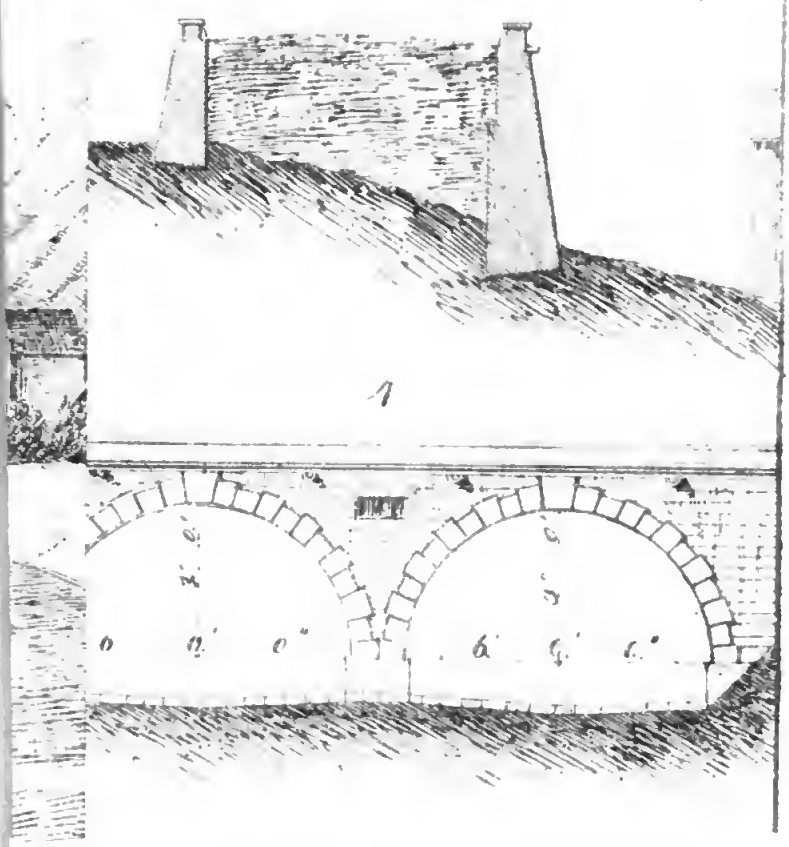
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

X.



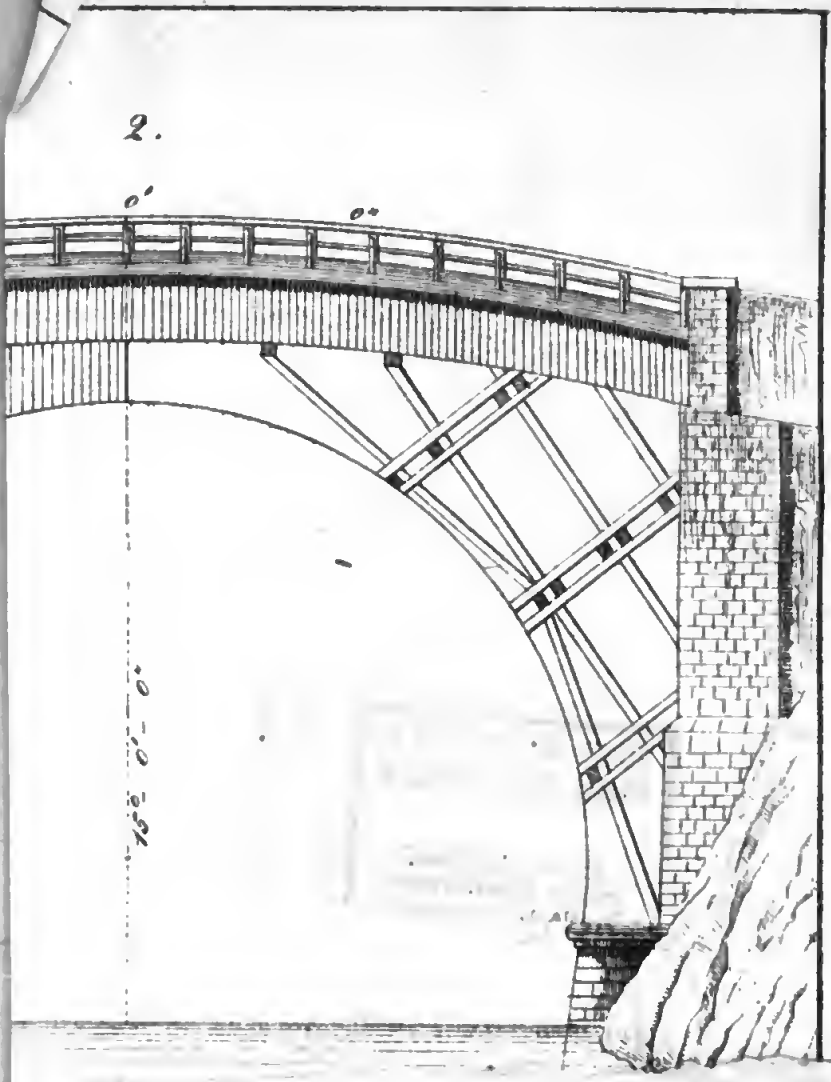
THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

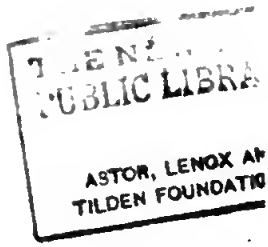
7.



THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.


2.

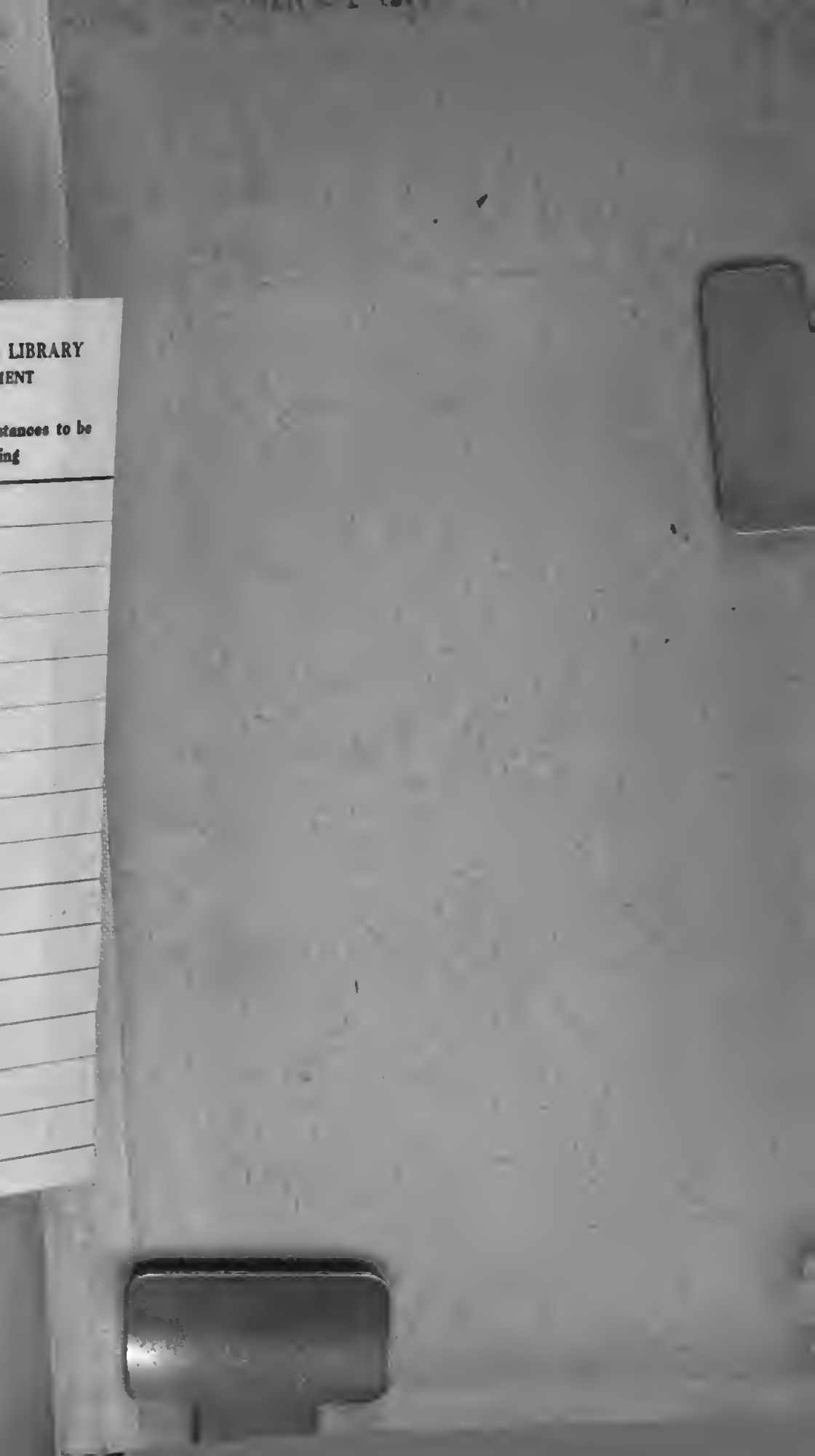



Digitized by Google

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY
REFERENCE DEPARTMENT

This book is under no circumstances to be taken from the Building

form 410


LIBRARY
IENT
tances to be
ing